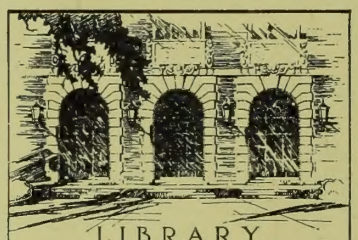


LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY
OF ILLINOIS

910.5
T02
V.1

910.5
TO2
v.1

A·TRAVERS·LE·MONDE·

A NOS LECTEURS

Le Tour du Monde, *depuis* 1860, *a eu la fortune d'assister aux plus merveilleux efforts des découvertes géographiques que l'histoire compte dans ses annales.*

Depuis trente-cinq ans, notre journal publie le premier les récits développés de ces glorieuses conquêtes.

Le public se passionne chaque jour davantage pour les voyages et chaque jour il s'informe de voyageurs dont autrefois il devait attendre les nouvelles jusqu'à leur retour, presque jusqu'à leur récit.

Ce courant d'unanime et d'ardente curiosité est la juste récompense d'hommes qui, sans compter, donnent à la science leurs fatigues et leur vie.

Les grandes explorations n'ont pas diminué le zèle et le nombre des explorateurs. Cette année, plus de cent missions sillonnent la terre, des deux Pôles à l'Himalaya, de l'Océanie au cœur de l'Afrique. Soldats, missionnaires, savants et marchands comprennent les devoirs que leur laissent d'illustres devanciers. S'il y a moins à découvrir, il reste plus à explorer.

Les applications nouvelles de la vapeur, de l'électricité, ont mis le monde à notre portée. Les barrières qui le limitaient se sont abaissées, il est devenu notre domaine. En faire le tour est un jeu, l'explorer une nécessité, la condition même de sa mise en valeur. A mesure que se déplace l'axe des civilisations, on ne considère plus les explorateurs comme « des enfants perdus lancés en éclaireurs des races », *selon la belle parole du poète, mais comme des pionniers au sens vrai et pratique du mot.*

L'intérêt soutient l'admiration que leur courage éveille.

Le Tour du Monde *désire contribuer au travail puissant qui transforme sous nos yeux la terre et les sociétés modernes. Faire que de ce travail nulle force ne soit perdue, ne rien laisser ignorer à chacun de ce qu'il veut en savoir, constituent notre programme et notre tâche.*

Un voyageur part pour un pays mal connu, entreprend une mission commerciale, archéologique, politique ou religieuse. Le Tour du Monde *précise l'objet et le tracé de son itinéraire. Il indique ses étapes et, à son retour, marque le prix de ses peines, le résultat de ses recherches.*

Journal des voyages, le Tour du Monde *devient le livre des explorations où chacun viendra s'inscrire et s'instruire au jour le jour. Toutes les missions y retraceront leur histoire, et dans cette diversité d'informations, chaque lecteur suivra l'ordre des faits qui l'intéresse. Tant, à l'heure où nous sommes, un tableau général des voyages est l'image la plus instructive de l'humanité qui se prépare!*

La Chronique *que* le Tour du Monde *ajoute toutes les semaines à ses relations de voyages offrira ce tableau, nous l'espérons. Il lui suffira, pour y parvenir, de réaliser les promesses de son titre :* « A travers le Monde ».

LES ÉDITEURS.

5 janvier 1895.

Sets 20 N 61 Johnson v. 1-19

NÉCROLOGIE

DUTREUIL DE RHINS — PRINCE RUSPOLI — G. REVOIL CAMERON — LAYARD

Avant de suivre les voyages actuels à travers le monde, il importe de jeter un regard sur l'année écoulée et de fixer le souvenir des morts qu'elle emporte.

Les uns avaient eu le temps de recueillir la gloire qui s'attachait à leurs entreprises. D'autres sont tombés, au milieu de leur œuvre inachevée, victimes de leur hardiesse, quelques-uns même en pleine jeunesse. Tous sont partis trop tôt, pour ce qu'ils avaient donné d'espérances, ou rendu de services.

C'est un devoir de les rattacher à l'élite de leurs successeurs, que leur exemple stimule. Leur œuvre est la préface des travaux qu'enregistrera cette chronique. Leur nom, leur portrait et leurs titres devaient être inscrits en première page.

Dutreuil de Rhins (Jules-Léon). — S'il est une figure achevée d'explorateur, c'est bien celle du Français, du hardi savant, dont la vie n'a été qu'un long voyage, et la mort le dernier des sacrifices consentis de sa part à la science.

DUTREUIL DE RHINS [1] (1846-1894).

Dutreuil de Rhins était né en 1846 à Saint-Étienne d'une famille lyonnaise, dont les titres se rattachent à tout ce qui fait l'honneur de Lyon, à l'histoire de sa vie municipale et de ses institutions charitables. Un de ses ancêtres fonda l'hospice de la Charité; un autre, premier échevin de la ville, fut guillotiné au temps de la Révolution. Le dévouement aux grandes causes était pour Dutreuil de Rhins une tradition de famille qu'il n'a point laissé perdre. Il tenait de la cité lyonnaise elle-même ce singulier mélange d'enthousiasme et de patience laborieuse, d'esprit d'aventure et pratique qui a toujours caractérisé ses concitoyens, et fut sa marque propre.

Marin d'abord, pour satisfaire son goût des voyages, il passe à l'École navale et se fait après 1870 capitaine au long cours pour le mieux satisfaire encore. Mais à la première occasion il s'essaye à la science. En 1876, chargé d'une mission du gouvernement français auprès de l'empereur Tu-Duc, qui voulait se former une marine, il occupe ses loisirs à relever le cours de la rivière de Hué. Sa vocation est fixée, et le ministre lui confie après son retour le soin de rédiger la première carte scientifique que nous ayons eue de l'Indo-Chine. Attaché au dépôt des cartes et plans de la Marine de 1877 à 1881, silencieusement, il travaille à cette œuvre utile et à sa propre instruction.

La passion du voyage le reprend : nous le retrouvons en 1882 en Égypte, au temps de la révolte d'Arabi, dont les troupes le retiennent au Caire prisonnier. Sa vie est menacée : l'occupation anglaise le sauve.

Il n'a pas plus tôt échappé à ce danger, que c'est pour se joindre à l'expédition de Brazza en 1883 dans le bas Ogôoué, dont il relève avec une précision toute scientifique le cours jusqu'à plus de 600 kilomètres. Homme d'action et savant, historiographe passionné de l'expédition, il publie des notices des cartes sur le Congo français (1885). De telle manière que son nom demeure attaché aux premières études d'établissement de nos grandes colonies africaines ou orientales.

Cette gloire eût pu lui suffire : mais, impatient d'une œuvre plus haute, où il puisse employer toutes les qualités de hardiesse, de curiosité et d'érudition, il aborde l'un des derniers et plus difficiles problèmes de la géographie présente, l'étude de l'Asie Centrale, la pénétration du *Sanctuaire Éternel* où le Dalaï Lama se dérobe encore aux Européens. Ce problème, il se l'était posé, lorsqu'il étudiait les fleuves indo-chinois, dont il eût voulu connaître les sources mystérieuses. Avant de partir pour l'Afrique, il avait essayé de l'examiner, et préparé même une expédition avec Paul Dufourcq, son ancien compagnon en Annam.

A son retour du Congo, il n'avait pas encore les ressources nécessaires à l'entreprise, mais tout ce qui dépendait de lui pour la préparer solidement, il le fit. Pendant six ans il recueillit, discuta, classa tous les documents qui pouvaient, le moment venu, éclairer sa marche et régler ses recherches. Des études sur le Thibet Oriental, 1887, un beau volume sur l'*Asie Centrale*, 1890, dont l'atlas est un chef-d'œuvre d'esprit critique et de précision, n'étaient à ses yeux que des préfaces du livre définitif qu'il voulait écrire.

Il n'était pas encore au terme de ses vœux, puisqu'il n'avait pas réalisé l'entreprise scientifique et audacieuse rêvée et conçue par lui depuis dix ans. L'Institut lui fournit enfin les moyens de la préparer. Il l'a réalisée aujourd'hui en lui donnant sa vie. Il touchait au terme, quand la mort nous l'a pris.

Parti en janvier 1891 avec un jeune orientaliste, M. Grenard, qui lui a survécu pour être son biographe et le dépositaire de ses travaux, il explora le rebord occidental du Thibet, de Khotan à Leh, pendant deux ans : 1891-1892. Au printemps de 1893, il franchissait les défilés de l'Astyn Tagh depuis Tchertchen, et se dirigeait vers le Thibet Oriental et les sources du Yang-tsé-Kiang, pour revenir dans la haute vallée du

1. Dernière photographie, faite à Khotan (1893). Épreuve communiquée par M. Maunoir, secrétaire général de la Société de Géographie

fleuve Jaune. Il était à Tou-Boudha, sur le haut Yang-tsé, à la veille d'entrer en Chine, lorsqu'il fut attaqué et tué par les Thibétains (5 juin 1894), perdu en vue du port. Son compagnon, après avoir essayé de ramener son corps et ses collections à Si-Ning, put au moins donner l'alarme à la France, qui saura défendre les reliques de l'explorateur et du savant.

Chaque étape de sa vie aventureuse a été marquée par un travail important. Ses livres et cartes sur le royaume d'Annam (Plon, 1879), l'Indo-Chine orientale (carte en 4 feuilles : dépôt de la Marine, 1881), sur le Congo français (Paris, Dentu, 1885 et 1886) et le cours de l'Ogôoué (carte en 7 feuilles, 1883), sur le Thibet Oriental (*Bulletin de la Société de Géographie*, 1887, 2e trimestre), l'Asie Centrale (Leroux, 1889, in-4, atlas), constituent une œuvre considérable, dont le mérite est d'avoir été vécue tout entière.

Si grande qu'elle soit, elle fait regretter le dernier travail qui en était le couronnement, et comprendre ce que perd la science avec l'ouvrier soigneux et hardi, mort au moment d'y mettre la dernière main.

Ruspoli (prince Eugenio) a été enlevé, au contraire, au début d'une carrière qui promettait, en pleine jeunesse : il n'avait que vingt-sept ans.

Cliché Montabone, Rome.

RUSPOLI (1866-1893).

Né en 1866 à Ziganosk, il appartenait à une vieille famille romaine, dont la fortune lui permit de bonne heure les longs voyages qui l'attiraient. A vingt-cinq ans, il avait déjà visité le Caucase, l'Égypte et le pays de Mozambique. L'Afrique orientale devint alors le champ préféré de ses recherches, et particulièrement ce pays des Gallas, auquel l'exploration européenne n'a point encore arraché son secret. Il y fit, en 1891, une première expédition, infructueuse.

Le prince se consola de son échec en publiant le récit de son entreprise : *Nel paese della mirra*, 1892 (*Au pays de la myrrhe*), et en préparant la seconde, qui devait lui être fatale. Il l'avait commencée le 6 décembre 1892, par un itinéraire un peu différent du premier : parti de Berbera, ayant atteint en mars 1893 Ganane Giudda, sur le fleuve Djouba, son objectif était cette fois le lac Rodolphe.

Il allait chercher la solution d'un problème scientifique dont l'inconnue tente chaque jour de nouveaux chercheurs : le grand fleuve de l'Éthiopie méridionale, l'Omo, va-t-il jusqu'à la mer, se confondant avec le Djouba, s'achève-t-il en se déversant dans le lac Rodolphe? Pour l'avenir de l'Éthiopie, et l'on conçoit que cet avenir de l'Éthiopie préoccupe des Italiens, le problème est capital : il s'agit d'un des principaux débouchés de ce pays sur l'océan Indien.

Victime d'un accident de chasse, Ruspoli succombait le 4 décembre 1893 près de Gubba Legenda, après avoir échappé aux attaques des Gallas, qui avaient arrêté ses devanciers, à la veille de résoudre le problème qu'il étudiait.

Il ne lui restait plus que trois journées de marche jusqu'au lac Stéphanie, où était le point à fixer. Cependant ses recherches n'ont pas été perdues : les savants qui le suivaient, le botaniste Riva de Bologne, le géologue suisse Walter, ont pu rapporter à sa famille ses dépouilles, aux sociétés de son pays la relation de son voyage. Il datera dans l'histoire de l'exploration et de la colonisation italiennes de ces régions.

Révoil (Georges). A cette étude de l'Afrique orientale, le nom de G. Révoil restera toujours attaché. Il a eu le mérite de l'aborder l'un des premiers, résolument, par le côté le plus difficile, en venant de la mer, et le bonheur de réussir en partie où l'on avait échoué totalement jusqu'alors. Georges Révoil était en effet l'homme des résolutions hardies. Il n'avait pas vingt ans qu'il faisait ses preuves de courage, comme engagé volontaire en 1870.

Cliché Brion, Marseille.

RÉVOIL (1852-1894).

Renonçant à l'armée et parti de Marseille à la fin de 1877, il étudia d'abord toute la côte d'Aden à Zanzibar dans un premier voyage. Dans un second (1878), il compléta cet examen, au nord d'Aden. On voit qu'il prenait un point d'appui scientifique et pratique, avant de risquer l'effort décisif.

C'est en 1882 seulement qu'après quelque temps de repos en France, il le tente. Il s'installe à Magdochou, et se prépare à traverser le Gualidi, pour atteindre Ganane sur le Djouba. Au milieu de l'entreprise, il est arrêté par le sultan de Gualidi, à qui il n'échappe que par la fidélité d'un de ses serviteurs[1]. Le fanatisme musulman, réveillé jusque-là par le mouvement mahdiste, entretenu par les sectes senoussienne ou ouahabite, lui fermait définitivement cette route.

Depuis il était revenu en Europe, disant adieu à « cette région maudite du Somali et du Djouba ». Il pouvait la maudire pour les fatigues qu'elle lui avait coûtées. Ces fatigues avaient ébranlé sa santé, qui n'a pu résister à une violente maladie contractée au Brésil, où il occupait le poste consulaire de Pernambuco (juin-août 1894).

Et pourtant, c'est par ce pays des Somalis où l'Europe, engagée par ses travaux, pénètre chaque jour davantage, que son nom est assuré de vivre. Les lecteurs du *Tour du Monde* ne l'avaient pas oublié, et ne l'oublieront plus.

Cameron (Verney Lovett). Ce nom-là, quoique d'un étranger, est aussi familier à nos lecteurs, et n'est pas de ceux que la postérité laissera perdre. Il est lié pour jamais à l'histoire des établissements européens en Afrique. L'œuvre de Cameron est le point de départ de cette histoire, qui est, en grande partie, celle de notre siècle.

Cliché Quinet, Paris.

CAMERON (1844-1894).

D'autres avant lui nous avaient révélé l'Afrique Centrale. Mais le jour où, chargé de secourir Livingstone, et apprenant sa mort, il eut l'idée de

1. *Tour du Monde, Voyage chez les Benadirs, les Çomalis et les Bayouns*, 1885, 1er sem., p. 1-80; 2e sem., p. 129-208; 1888, p. 385-417.

quitter la région du Tanganyika pour traverser l'Afrique jusqu'à la côte portugaise du Benguela; le succès réservé à sa hardiesse prouva que l'heure était venue pour les Européens de fonder, après avoir depuis si peu de temps découvert.

Cameron, né en 1844 à Radipole, près Weymouth (Dorset), avait servi depuis l'âge de treize ans dans la marine anglaise, lorsqu'il fut engagé sur la côte orientale d'Afrique à la poursuite des négriers. La pensée lui vint, en face de cette terre où, en 1872, on croyait Livingstone, d'aller à son secours. La Société Royale de Londres ne répondit à son appel qu'en 1873. Il organisa une première expédition, qui ne devait, le 20 octobre, retrouver Livingstone que mort, et où périrent, à leur tour, deux de ses compagnons, Moffat et le docteur Dillon.

Son dévouement devenait donc inutile et dangereux. Mais il avait entrevu une autre tâche, et, laissant son auxiliaire Murphy revenir, il s'enfonça au cœur de l'Afrique, explora et fixa les rivages du Tanganyika, découvrant l'émissaire intermittent du grand lac, le Loukouga. Puis, toujours plus vers l'ouest, il s'en alla atteindre le Congo, de là le Lomami.

On le crut longtemps perdu, tandis qu'il s'arrêtait presque un an dans l'Ouroua pour l'explorer à loisir. Son retour à la côte portugaise, à Catombéla près Benguela, sous la conduite du nègre portugais Alvez (7 novembre 1875), fut presque un coup de théâtre. Les honneurs qu'on lui rendit en Angleterre, en France, furent en proportion des inquiétudes qu'il avait données et de la démonstration qu'il venait de faire.

Depuis, comme s'il eût pris conscience de l'ère nouvelle que son initiative ouvrait à l'Europe et particulièrement à son pays, il s'occupa moins de la découverte que de l'exploitation des mondes nouveaux.

Après un voyage en Asie Mineure (1879), « notre future route de l'Inde : *Our future highway to India* », il revenait à l'Afrique, avec l'intention de l'exploiter. Il cherchait l'or à la *Côte de l'Or*, en compagnie de Richard Burton. Et depuis, nul n'a plus contribué au développement des grandes compagnies coloniales anglaises dans le continent noir, qu'il avait le premier traversé. Il fonda la *Central African and Zoutpansberg Exploration* et encouragea la compagnie belge du Katanga. Comme Speke, Cameron est mort d'un accident de chasse, renversé de son cheval près de sa maison de Soulbury (Buckingham), le 27 mars 1894.

Les Français regretteront vivement cette mort : Cameron leur avait gardé bon souvenir de l'accueil qu'ils lui firent à son retour, lui décernant la grande médaille d'or de la Société de Géographie de Paris, l'écoutant à la Sorbonne, en 1877, lisant avec passion le récit de son voyage : *Across Africa*, traduit dans *le Tour du Monde*[1].

Et d'ailleurs il était de ceux que leur œuvre élève au-dessus des rivalités internationales et qui savent le comprendre. Certes il fut heureux le jour où subitement il eut l'idée de cette œuvre. Par la manière dont il l'a réalisée. dont il en a ensuite calculé les conséquences, il a mérité et justifié sa fortune. C'est une belle unité de vie.

1. *A travers l'Afrique. Tour du Monde*, 1877, 1er et 2e sem.

Layard (Henry Austen). L'Angleterre a aussi perdu en lui cette année un de ses explorateurs les plus célèbres, mais un explorateur d'un autre genre. Ce n'était pas à l'avenir des mondes nouveaux que Layard s'était consacré, mais au passé, et au plus lointain.

Cliché Vianelli, Venise.

LAYARD (1817-1894).

Un voyage qu'il entreprit avec son ami Ledwich Mitford en 1839 pour Ceylan, et qu'il fit par terre à travers la Syrie, la Mésopotamie et la Perse, lui avait révélé sa voie : il l'a raconté plus tard dans ses *Early Adventures in Persia, Susiana, Babylon* (1887). Né à Paris en 1817, élevé en Italie, las de six ans passés dans une étude d'avoué, il allait sans trop savoir où, lorsque, passant à Mossoul, il résolut d'y chercher les ruines de l'ancienne Ninive, déjà signalées par Botta.

Tous les moyens lui furent bons dès lors d'y retourner et particulièrement la diplomatie, où sa passion d'archéologue ne l'empêcha pas de faire plus tard une brillante carrière. Ses relations avec sir Stratford Canning lui fournirent l'occasion cherchée.

Ses découvertes furent plus complètes que celles de Botta. A Khorsabad, notre compatriote n'avait retrouvé que le Versailles des rois assyriens. Layard à *Kouyoundjik* retrouva leurs Tuileries et leur Louvre, deux palais à la fois dont les ornements gigantesques allèrent à Londres former le musée assyrien du British, l'un des plus beaux d'Europe.

Ces découvertes firent alors grand bruit. Elles procurèrent à Layard en Angleterre une situation considérable de savant, et même de diplomate : docteur d'Oxford, recteur d'Aberdeen, député, sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères, ambassadeur à Constantinople.

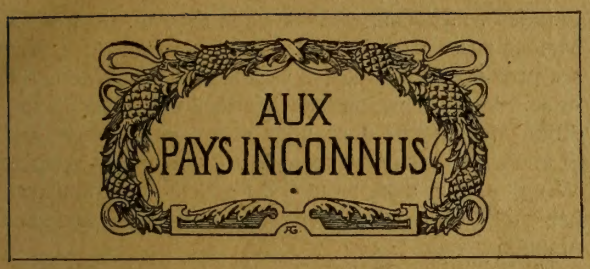
Mais il était demeuré sept ans, de 1845 à 1852, sur le théâtre de ses découvertes, le fouillant à fond, publiant le résultat de ses fouilles : *Niniveh and its remains*, 1849; *Discoveries of the Ruins of Nineveh and Babylon*, 1853, etc. Et quand il s'en éloigna, ce fut en y laissant une école de fouilles qui a compté des hommes comme Loftus et Hormuzd-Rassam.

(*A suivre.*)

DERNIÈRES NOUVELLES.

Une *dépêche de M. Ballot, gouverneur du Dahomey, informe, à la fin de décembre, le gouvernement que la mission* Decœur, *chargée d'assurer à la France l'Hinterland du Dahomey, est arrivée le 26 novembre à Nikki. Traité a été passé avec le roi des Baribas. Voilà la route du Niger ouverte, avant que les Anglais de Lagos ou les Allemands du Togoland aient pu nous la fermer, et nos établissements du Dahomey assurés de leur expansion naturelle.*

— *On annonce la formation en Belgique d'une expédition antarctique. Elle aurait, dit-on, pour objet l'exploration de la terre de Graham.*



Mission Clozel

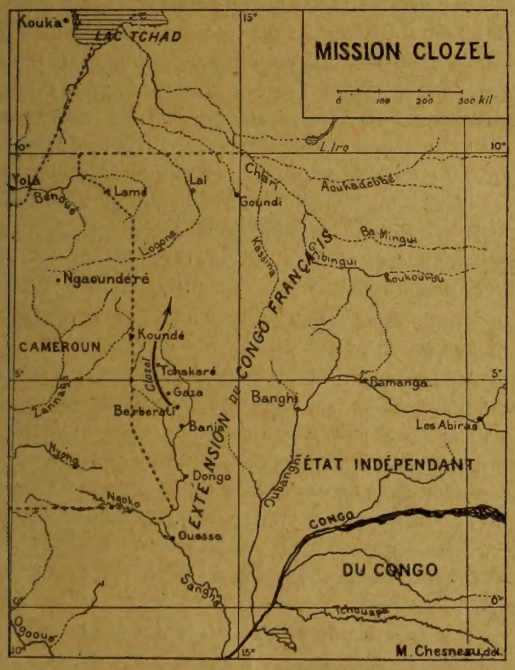
Dans le bassin du Logone (Congo français)

M. de Brazza, fatigué par trois années successives d'explorations dans la vallée de la Haute-Sanga, s'est trouvé forcé de songer au repos. Il est rentré à Libreville et reviendra se remettre complètement en France.

Cliché Nadar, Paris.

M. CLOZEL.

Nous nous réservons de parler plus longuement de cette mission, d'un intérêt capital. Mais le départ de M. de Brazza n'a pas interrompu la série des investigations entreprises méthodiquement dans le Congo français. Une expédition inspirée par lui, sous les ordres de M. Clozel, avec le docteur Herr comme second, s'est mise en route dans les premiers mois de l'année passée. A la fin de mars elle se trouvait à Brazzaville, où elle achevait ses derniers préparatifs. Elle compte un personnel d'une centaine d'hommes : 33 tirailleurs sénégalais et 60 porteurs.



Depuis son départ de Brazzaville, on en a reçu des nouvelles, datées du mois de juin et apportées d'un des postes créés par M. de Brazza sur la Haute-Sanga, Berberati. De Koundé, M. Clozel s'est porté sur le Logone, affluent du Chari, et il allait essayer d'en descendre le cours. Sans doute des désertions s'étaient produites parmi ses porteurs, car il se plaignait d'avoir de la difficulté à s'en procurer.

On aurait dû avoir d'autres lettres de M. Clozel, mais elles ont été perdues lorsque le *Courbet*, qui ramenait M. de Brazza à Brazzaville à la fin de septembre, coula à pic, avec tout ce qu'il contenait, devant Tchounbir.

M. Clozel a pour objectif l'exploration de la partie du bassin du Logone comprise dans la zone d'influence française, conformément aux limites fixées par la convention franco-allemande du 4 février 1894, au sujet du Cameroun et du Congo.

Lorsque cette mission, conjointement avec celle de M. Liotard, qui doit partir du Haut-Oubanghi dans un avenir prochain, aura exploré la région inconnue des affluents du Chari, on aura une base d'opérations suffisante pour s'avancer enfin jusqu'à la rive orientale du lac Tchad et faire passer effectivement sous notre influence les territoires auxquels la convention de 1894 nous donne théoriquement accès.

Élevé en Algérie, possédant parfaitement l'arabe, fort au courant des questions africaines, déjà mis à l'épreuve par sa participation à la mission Maistre en 1892, M. Clozel se trouve dans les meilleures conditions pour mener à bonne fin la tâche qu'il s'est imposée et dont l'importance n'échappera à personne. Il y réussira pleinement, nous n'en voulons pas douter.

La Vallée et la Capitale du Kachmir

Sous le titre *Aux frontières de l'Inde*, un correspondant spécial du *Times* de Londres raconte une excursion dans le Kachmir. La vue des riches plaines de l'Inde, aperçues du haut des premiers contreforts de l'Himalaya, fait comprendre l'émotion des grands conquérants, d'Alexandre à Tamerlan, lorsqu'au débouché des gorges sauvages de la montagne ils découvrirent ces campagnes luxuriantes. Ce sentiment d'admiration se transformant aisément en convoitise expliquerait aussi le titre *Sur la route de l'Inde* mis par certains journaux russes en tête de leurs articles, lors de l'inauguration du chemin de fer de Samarkand.

Au delà des premiers soulèvements de l'Himalaya, et avant les hauts sommets, s'ouvre une vallée d'un aspect si enchanteur que nulle autre ne saurait lui disputer son nom de *Vallée Heureuse*. C'est celle du Kachmir, qu'égaye le cours capricieux du Djhilam.

Une chose plaît encore dans cette vallée « élyséenne » au correspondant du *Times*, c'est qu'on y voit des fleurs et des fruits anglais, des *ladies* anglaises et des enfants anglais.

Quant à la capitale, Srinagar, il la déclare « essentiellement déchue, malpropre, ignoble, sans retour aucun à la vie. Il n'y a rien en elle de grandiose, ni même d'imposant. Sa couleur est un gris sale uniforme; son pittoresque est celui de la décrépitude; sa poésie, si

elle en a quelqu'une, celle de la décadence. » Ses mosquées méritent à peine une mention, sauf la Jumma-Mosquée, et, de même que les temples hindous, elles tombent en ruines.

Heureusement que cette visite se termine sur une impression meilleure. Le lac Dal, tout proche de la ville, offre le plus délicieux aspect, et l'on ne doit pas manquer d'aller voir ses jardins flottants, parterres de lotus et de lis d'eau errant à la surface de ses eaux calmes.

Le capitaine Wiggins perdu et retrouvé

La possibilité du commerce dans les mers arctiques

Les indications rapportées par Nordenskiöld de son voyage au nord de la Sibérie ont fourni au capitaine Wiggins l'idée d'ouvrir une voie de commerce par l'océan Arctique. Déjà il réussit plusieurs fois à pénétrer par la mer de Kara jusqu'à l'embouchure du Ieniseï. En portant par ce chemin le matériel nécessaire à la construction du Transsibérien, il prouva aux Russes que la voie de mer, toujours la plus économique, était, même dans ces régions glacées, praticable. Encouragé par ce premier succès, il a renouvelé cette hardie tentative, mais la température est restée basse cette année et n'a pas été favorable aux voyages arctiques. Le 15 septembre, le bateau du capitaine Wiggins, le *Stjernen*, avait quitté les parages du Ieniseï pour revenir en Europe, avec cinquante hommes à bord. En octobre on ne l'avait pas encore revu sur les côtes de Norvège : on commença à s'inquiéter.

Le gouvernement russe chargea MM. Meinich et Cie d'armer en toute hâte un de leurs vapeurs pour aller au secours de Wiggins. Le 3 novembre ce navire, le *Lindesnaes*, quittait Vardö, au nord de la Norvège, et, malgré la saison avancée, se dirigeait vers le détroit de Iougor, l'entrée la plus méridionale de la mer de Kara. On devait, si l'on ne trouvait pas à Khabarova des nouvelles de l'équipage du *Stjernen* ou l'équipage lui-même, lancer une expédition qui longerait la côte sibérienne, par terre, et tâcherait de retrouver les naufragés.

On a reçu depuis, à la mi-novembre, des nouvelles de l'expédition Wiggins. Le *Stjernen*, perdu pendant cinq jours dans un brouillard intense, a sombré à l'entrée du détroit de Iougor, entre l'île de Vaïgatch et la côte russe. Les explorateurs et l'équipage, sauvés et recueillis par des pêcheurs de Poustozersk, ont été conduits par eux à Arkhangel, dans des traîneaux attelés de rennes.

Le capitaine Wiggins n'est pas homme, paraît-il, à se laisser décourager par cette mésaventure. Il entend poursuivre son projet de faire du Ieniseï une des grandes voies commerciales de la Sibérie. Le gouvernement russe sait de quel profit pourrait être pour ses provinces asiatiques le succès d'une pareille entreprise. Aussi n'avait-il pas hésité à organiser l'expédition de secours dont nous avons parlé plus haut. Si elle n'est arrivée qu'après le sauvetage du capitaine Wiggins, elle aura montré du moins que l'on n'avait pas oublié les services déjà rendus par lui lors de son premier voyage.

M. de Morgan en Égypte

Fouilles à Dahchour, à Méir, à Saqqarah

On sait que M. de Morgan, connu par ses missions en Perse, d'où il a rapporté de nombreux objets de l'âge du bronze et du fer et de précieuses inscriptions cunéiformes, est devenu en 1892 directeur général des antiquités de l'Égypte. Dès le début il avait déblayé, à Memphis, un temple de Phtah, où l'on trouva des statues colossales du dieu. Réalisant en même temps le programme de M. Maspero, il commençait à dresser le catalogue général et le cadastre de tous les monuments égyptiens antérieurs à l'époque arabe et il en publiait des reproductions, accompagnées de plans au 1/50000.

L'année 1894 a été pour M. de Morgan féconde en découvertes. Tout en poursuivant le travail ardu mais si utile du catalogue et du cadastre, il a fait fouiller à Dahchour, au sud de Memphis, deux pyramides en briques.

Dans l'une de ces pyramides, la plus méridionale, on a trouvé douze sarcophages de princesses royales, qui avaient été spoliés. Mais on a découvert deux trésors demeurés inviolés. Ils contenaient des bijoux en or et en argent, merveilleusement travaillés, ornés de pierreries en parfait état de conservation.

Dans l'autre pyramide, M. de Morgan a retrouvé le sarcophage vide d'un roi de la XIIe dynastie, Aouab-râ, et la momie d'une fille de race royale. Les bijoux qu'on y a recueillis étaient d'une exécution beaucoup moins soignée que ceux de la pyramide du sud.

On annonçait du Caire, le 24 novembre dernier, que M. de Morgan venait de pénétrer dans des chambres funéraires royales, encore inexplorées, de la pyramide du nord.

D'autres fouilles, exécutées cette même année, ont amené la découverte, à Méir, d'une tombe de la VIe dynastie, contenant trente statues et statuettes, et à Saqqarah, d'une statue de scribe accroupi, analogue à celle que possède notre musée du Louvre.

En sus de ces travaux, M. de Morgan a trouvé moyen d'installer et d'ouvrir quarante-deux salles nouvelles au musée des antiquités égyptiennes de Gizeh. C'est dire qu'il n'a pas démérité de ses illustres devanciers, MM. Grébaut et Maspero.

Recherches de M. Lapicque sur les Négritos

M. Lapicque, chef du laboratoire de physiologie à l'Hôtel-Dieu, a repris l'année dernière possession d'un sujet que, le premier, Quatrefages avait abordé et signalé, l'étude d'une race nègre, vivant en Asie, de petite taille, distincte des nègres d'Afrique.

On en a plusieurs fois retrouvé la trace dans les Philippines, la presqu'île de Malacca, particulièrement aux îles Andaman, et parmi les populations dravidiennes de l'Hindoustan. Et puis voilà que récemment M. Dieulafoy en signalait d'autres dans ses beaux bas-reliefs de Suse, et M. Houssay, son collaborateur, dans les populations actuelles qu'il visitait avec sa mission.

Sur leurs conseils, M. Lapicque a entrepris de relier entre elles toutes ces traces depuis la Perse jusqu'à l'Hindoustan, en étudiant les races du sud de la Perse et du Baloutchistan. C'est à la libéralité de Mme Lebaudy qu'il a dû de pouvoir faire cette croisière scientifique. Elle avait mis à sa disposition son yacht, la *Sémiramis*.

Comme il convenait, M. Lapicque a voulu s'habituer d'abord à reconnaître les types négritos où ils nous ont été le mieux conservés, ceux des Andaman et Mergui, dans la presqu'île de Malacca. Il s'en est pénétré par une étude attentive et bien curieuse; il en a cherché également dans l'archipel de la Sonde.

Mais c'est naturellement la côte du Baloutchistan et du golfe Persique que M. Lapicque a le plus fouillée. Le succès n'a pas entièrement répondu à ses efforts. Il faut pourtant l'en féliciter, dans une certaine mesure : c'est la preuve du soin patient que le jeune savant apportait à ne pas confondre avec les Négritos qu'il cherchait les types de nègres africains apportés à la côte d'Asie par la pratique de l'esclavage. D'ailleurs sa sagacité a remplacé ce que sa critique excluait : il a retrouvé chez des hommes venus par hasard de la côte, des pays de l'intérieur qu'il ne visitait point, des indices presque certains de l'existence du type qu'il étudiait. Le problème des Négritos, s'il n'est pas résolu, grâce à lui est donc bien près de l'être.

En outre cette étude a conduit M. Lapicque à connaître des peuples, comme ceux des îles Mergui, des Andaman et du Baloutchistan, peu connus et peu visités. On ne fréquente guère la côte du Baloutchistan, si intéressante pourtant, parce qu'elle reste en dehors des influences européennes, et l'on a tort.

Les lecteurs du *Tour du Monde* pourront juger de l'intérêt de ce voyage par le récit qu'il en publiera cette année.

EN YACHT

Deux yachting-ladies. — Ce titre, trop souvent et trop facilement décerné, vient d'être vaillamment conquis par une Française et par une Américaine.

L'une, Mme la comtesse de Faverney, a entrepris au printemps, et terminé seulement cet automne, une longue croisière dans la Méditerranée, de Nice à Constantinople, s'arrêtant en route en Sicile, en Grèce, aux échelles du Levant, et, au retour, en Sardaigne et en Corse. Son yacht, la *Valkyrie*, qu'elle avait d'abord loué et qu'elle vient d'acheter, est un simple cotre de 30 tonneaux, de 14 m. 90 de long sur 3 m. 80 de large. Naviguer à la voile sur un bateau de ces dimensions est certainement le fait d'une personne qui ne redoute pas la mer.

L'autre *Yachting-Lady* a fait ses preuves en joignant la théorie à la pratique : Une Américaine, Miss Haggin, devenue en 1892 comtesse Rudolphe Festetics, a passé l'examen de capitaine au long cours. Les jeunes époux s'étaient fait construire un yacht à vapeur, le *Tolna*, en vue d'un long voyage dans le Pacifique. La loi américaine ne permettant pas à un étranger de commander un navire construit aux États-Unis et le comte étant de nationalité hongroise, la comtesse prépara et passa avec succès l'examen de capitaine. Malheureusement on nous annonce que le comte Festetics aurait succombé, dans un archipel du Pacifique, à un accès de fièvre maligne. Espérons pour le capitaine du *Tolna* que cette nouvelle ne sera pas confirmée.

Hugues Le Roux : *Notes sur la Norvège* (Paris, Calmann-Lévy 1895, gr. in-18), 3 fr. 50.

Ceci n'est pas un livre de géographie, ni même une relation ordinaire de voyage : M. Hugues Le Roux, bien connu dans le monde des lettres, a plutôt essayé d'esquisser la psychologie du peuple norvégien. L'auteur est trop modeste en affirmant que ce sont là de simples notes : il a fait un effort de synthèse philosophique, qui prouve que ses notes sont fort bien classées. Groupant, suivant la méthode de Taine dans ses *Notes sur l'Angleterre*, les anecdotes caractéristiques, les petits faits qu'il a observés lui-même, les rapprochant de ce que lui apprennent les ouvrages d'érudition, les Sagas, les données purement géographiques, il tâche d'expliquer, parfois d'une façon hasardeuse, mais toujours avec talent, la race norvégienne actuelle, ses mœurs, ses tendances souvent contradictoires, sa vie morale. Il montre l'éternelle lutte avec les forces naturelles, qui trempe les volontés. Il appuie sur ce qu'il y a d'étrange dans ces tempéraments faits de contrastes, épris de rêve et d'action, à la fois brutaux et chastes, « meilleurs et pires que nous ». Il insiste surtout sur le mouvement que dirigent des hommes comme Georges Brandès, Ibsen et Björnson. C'est un des meilleurs éloges qu'on puisse faire de son livre que de dire qu'on les comprend mieux après l'avoir lu.

Carte de Madagascar. — Le 4e fascicule de l'Année cartographique de F. Schrader, qui vient de paraître à la librairie Hachette et Cie, renferme une carte de Madagascar, au 5000000e, sur laquelle sont reportés tous les nouveaux itinéraires. La même carte, agrandie au 35000000e, va être publiée en tirage spécial.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Excursion en Crimée

ABRÉVIATIONS : A et R. = *Aller et retour.* — H. = *Heures* — S. = *Soir.* — J. = *Jour.* — R. = *Roubles.* — K. = *Kopeks.* — Vst. = *Verste* = 1 *kilomètre* 67 *m.* N. ST. — V. ST. = *nouveau, ancien style* (12 *jours de différence*). — M. = *masculin.* — F. = *féminin.* — N. = *heure.*

ÉPOQUE

Le voyageur qui désirerait visiter la Crimée, devra partir vers le 1er mai (n. st.), de façon à y arriver dans la 1re quinzaine de mai (v. st.).

RECOMMANDATIONS ESSENTIELLES

On devra *absolument*, avant de quitter la France, se munir d'un passeport français visé *par un consulat russe en France.*

Prendre parmi ses costumes d'été un costume et un pardessus de demi-saison, un large chapeau de paille, de bonnes jumelles.

DURÉE DE L'EXCURSION

Un mois. Quinze j. peuvent suffire, mais fatigants.

OUVRAGES A CONSULTER

« *Voyage en Crimée*, côte méridionale », par M. Louis de Soudak. En russe : Le *Guide en Crimée*, par Sosnogorovoy et Karaouloff.

ITINÉRAIRE

DE PARIS A LA FRONTIÈRE RUSSE

Arriver en Crimée par Odessa, par terre ou par mer. Le voyage par terre est beaucoup moins long et pas plus coûteux.

A LA FRONTIÈRE RUSSE

Se mettre en mesure de présenter le passeport, qui sera demandé par la police russe à la gare (*Podvolotchisk*).

A ODESSA

S'y reposer, si l'on veut, un j. ou deux *Hôtel d'Europe, Restaurant français.*

D'ODESSA EN CRIMÉE

Pour gagner Sébastopol, point de départ de tout excursionniste en Crimée, en arrivant par Odessa, s'embarquer sur un des *bateaux de passagers* de la *Compagnie russe.* J. de départ : samedi, 5 h. du s.; mercredi, 5 h. du s.; jeudi, 3 h. du s. Prix des places : 1re, 12 r. 50 ; 2e, 9 r.; 3e, 3 r. 20. Durée de la traversée : 19 à 20 h.

EN CRIMÉE. — SÉBASTOPOL

Hôtel d'Europe. A visiter : **En ville.** Le *musée* ; le long de la rue Catherine, quelques ruines du bombardement; l'*église de Saint-Vladimir* où sont enterrés : Lazareff, Korniloff, Istomine et Nakhimoff. **Dans les environs** : Chersonèse; le cimetière français; le monastère Saint-George; le cap Parthénion; Inkerman; Balaklava. Quatre j. au plus, deux j. au moins suffiront.

DE SÉBASTOPOL A YALTA

Par terre. Remarquer en passant : la *Vallée de Baïdas*; s'arrêter quelques heures à la *Porte de Baïdas*, d'où l'on jouit d'une des plus belles vues de Crimée, et l'on arrivera à Yalta. Ce trajet se fait en un j.

YALTA

Hôtel de Russie, ou Hôtel de France. **En ville** : faire une promenade en barque dans la baie, de façon à voir Yalta de la mer. Parcourir la rue du Quai; le Jardin de la Ville; le Jardin Mordvinoff. Pour cela un j. suffit. **Les environs** : à visiter : *Livadia*, parc et résidences impériales; *Orianda*, parc et ruines de l'ancien palais; *Aloupka*, le palais (le plus beau de toute la Crimée), le parc : excursion en voiture ou à cheval. Le tout en un j., deux j. au plus.

DE YALTA A GOURZOUF

En chaloupe à vapeur (40 k. par personne), une h. de voyage; ou, en voiture, deux h. de trajet.

Gourzouf. A visiter : parc Goubonine. Platane sous lequel écrivait Pouchkine. Le village tatar (bon restaurant, excellents hôtels). Passer quelques j. dans cet endroit, l'un des plus beaux de la presqu'île. Pour avoir une idée de l'ensemble, un j. suffit.

DE GOURZOUF A ALOUCHTA

En voiture, ou à cheval. Remarquer en passant : *Artek*, l'*Ayou-Dagh* (montagne de l'ours); *Parthenit*, où se trouvait la propriété du prince de Ligne; *Kastel Gara* (montagne de Kastel) : six h. de trajet.

ALOUCHTA

Hôtel de Russie. Intéressant surtout par ses environs. Néanmoins visiter quelques ruines des forteresses de Justinien. — **Environs** : Le *Tchatyr Dagh* (montagne de la tente : *Trapezos* des anciens), la plus élevée des montagnes de Crimée. La visiter à cheval, *avec un guide tatar* (5 r. par cheval; le guide 6 r. y compris son cheval). Au sommet, se faire indiquer les différents points de la Crimée. Voir la grotte de stalactites de *Bin-Bach* (mille têtes), en vérité peu intéressante. Les personnes délicates, particulièrement les dames, devront faire cette excursion en deux j. Passer alors la nuit sur le sommet de la montagne. Se munir, dans ce cas, de vêtements chauds. Un homme solide peut tout voir en un j. (40 vst. de trajet). A voir encore de près, à la rigueur : la montagne *Démirdji*, le couvent de Cosme et Damien, très pittoresques.

Route de Symphéropol : un j.; — à mi-chemin, *les sources du Salguir.*

SYMPHÉROPOL

Hotel de l'Ancre d'or (*Zolotoïyakor*). Sans intérêt. S'y reposer quelques h. et prendre le train : 1° pour Bakhtchisaraï; 2° pour Théodosie : trajet de 4 h.

1° BAKHTCHISARAÏ

(Hôtel Central, *Tsentralnaya gostinitsa*). A voir : la grande mosquée, le palais et le cimetière des Khans; danse des Derviches hurleurs. Promenade à travers la ville. Tout cela en un j. — **Environs** : monastère de l'Assomption (*Ouspenski monastyr*); Tchoufout-Kale, Tépé-Kermen; vallée de Josaphat; vallée de Korolez. Deux j. pour ces excursions à pied ou à cheval.

2° THÉODOSIE

(Hôtel central, *Tsentralnaya gostinitza*). Voir, à pied si l'on veut, les ruines des fortifications génoises. Visiter la galerie du célèbre mariniste russe Aïvazowsky. Le tout en un j. — **Environs** : *Soudak*, la plus belle vallée de Crimée, à 60 vst. En voiture, 6 h. de voyage; par mer 5 h. de trajet. Service de bateaux, très irrégulier. Visiter à Soudak : forteresse génoise, la plus remarquable et la mieux conservée du pays. Hôtel passable. — Revenir à Théodosie par *Kizil-Tach*, monastère intéressant. Tout ce trajet (A et R) demandera 4 j. au moins, 6 j. au plus. Visiter dans les environs de Théodosie : *Stari-Krim* ou *Vieille-Crimée*, première capitale des Khans, à 25 vst.; *Karassou-Bazar*, ville tatare à 60 vst.: ces localités intéressantes seulement par l'histoire.

KERTCH

De Théodosie, 6 à 7 h. par bateaux réguliers. Visiter : le Musée, le Kourgann (tumulus) d'or; le Kourgann Tsarski (impérial); le Kourgann Melek-Tchesmensky : voir l'ensemble de la ville, du haut du grand escalier. — **Environs** : à 10 vst., en voiture, *Ieni-Kaléh*, sans grand intérêt.

RETOUR A ODESSA

Directement, par mer. Service régulier.

PRIX GÉNÉRAUX

VOITURES DE VILLE

De 20 à 25 k. la course; de 60 k. à 1 r. l'h. Pour 100 vst. de 20 à 30 r. Coupé fermé 10 r. de plus.

DILIGENCE

Entre *Symphéropol et Yalta* (vice versa) tous les j. : 1re cl. 6 r., 2e cl. 5 r. Entre Sébastopol et Yalta (vice versa) 2 fois par j. De 5 à 6 r. la place. Nous déconseillons ce mode de locomotion.

CHEVAUX

En ville, de 1 à 2 r. les 24 h. **Environs**, de 4 à 5 r. sans compter le prix du guide et de son cheval. Chevaux excellents. Bien visiter le harnachement.

HÔTELS ET RESTAURANTS

Chambres convenables à partir de 1 r. Très bons repas de 75 k. à 1 r., vin non compris. A la carte les portions varient de 40 k. à 1 r. Bons vins à partir de 60 k. la bouteille.

MONNAIE

— Le *rouble* vaut, en moyenne, 2 fr. 70. Le *kopek*, 2 c. 1/2.

On devra se munir d'argent russe, à Vienne ou à Odessa.

Petit Vocabulaire Franco-Russe[1].

Billet. — Bagages.	**Bilète. — Bagage.**
Enregistrer.	**Sdate.**
Bulletin de bagages.	**Bagajnyi Bilète** (*bagage ny bilète*).
1re, 2e classe.	**Pervyi Klass** (*per vy-classe*), **Vtoroï** (*ftaroï*).
3e classe pour	**Tretii** (*tré tiklasse*).
Aller et retour.	**Touda i obratno** (*touda iobrate no*).
A quelle heure?	**V Kotorom tchassou?** (*fkato rome tchaçou*).
Combien de minutes?	**Skolko minoute?** (*skol kominoute*).
Change-t-on pour ?	**Nado li méniat dla ?** (*na doli mégnate*).
C'est le train pour?	**Eto poiezde na?** (*è topo ïezde na*).
Cabinets d'aisance.	**Gdiè noujnik** (*gdiè nouj nik*).
LE BUFFET. — *BOUFÈTE.*	
Café, chocolat, thé.	**Koté, chokolate, tchaï.**
Pain, sucre	**Khlièbe** (*klèpe*), **sakhar** (*sa khar*).
Vin, bière, eau.	**Vino, pivo** (*pi vo*), **voda.**
Omelette.	**Jaïtchnitsa** (*yaïche nitsa*).
Poulet (de grain).	**Tsyplionok** (*tsyplo nok*)
Mouton.	**Baranina** (*bara nina*).
Bœuf.	**Jarénoïé** (*ja rénoïé*).
Veau.	**Téliatina** (*téla tina*).
Fromage, orange.	**Syr, apelsine.**
DOUANE. — *TAMOJNIA* (*tamojé nia*).	
Rien	**Nitchego** (*nitchévo*).
A mon usage.	**Moï vechtchi** (*moï vest chi*).
ARRIVÉE. — *PRIYÈZDE.*	
Voiture.	**Izvochtchik** (*izvost-chik*).
Chambre	**Komnata** (*kome nata*).
Deux lits	**Dvié krovati** (*krava-ti*).
Combien ?	**Skolko ?** (*skole ko*).
Cher, bon marché.	**Dorogo** (*do rogo*), **dechevo** (*dio chévo*).
Plus, moins.	**Bolché** (*bole ché*), **menché** (*megne ché*).
Le garçon.	**Tchélovéke.**
Entrez!	**Voidité !** (*voïdi té!*).
PROMENADE. — *PROGOULKA* (*pragoulo ka*).	
Pour aller à.	**Dorogav** (*daro gaf...*).
L'entrée.	**Vkhod** (*fkhot*).
Par où ?	**Kak proïti** (*kak praïti*).
Tout droit.	**Priamo** (*pria mo*).
A droite.	**Na pravo** (*napra vo*).
A gauche.	**Na liévo** (*nalé vo*).
Conduisez-moi.	**Provédité menia** (*provedi téménia*).
Oui, non, merci.	**Da, niète, merci.**
Le télégraphe	**Télégraf.**
Des timbres.	**Marki** (*mare ki*).
La poste.	**Potchta** (*pot cheta*).
Donnez-moi.	**Daïte mnié** (*daï temenié*).
Tabac, cigares.	**Tabake, cigara** (*cigara*)
Cigarettes.	**Papiroska** (*papirosse ka*).
Allumettes.	**Spitchki** (*spitch ki*)
Le vapeur pour	**Parokhod v...** (*parakhot f...*).

Un, **odine** (*n. adine*), **odno** (*n. adno*), **odna** f. (*adna*). — Deux, **dva** (*m. n.*), **dvié** (f.). — Trois, tri. — Quatre, **tchétyré** (*tchéty ré*). — Cinq, **piat.** — Six, **chest.** — Sept, **siéme.** — Huit, **vossième** (*vos ème*). — Neuf, **deviat** (*dié viate*). — Dix, **dessiat** (*dié siate*). — Vingt, **dvadtsate.** — Cent, **sto.** — Mille, **tyciatcha.**

1. LE FRANÇAIS EST COMPRIS GÉNÉRALEMENT DANS LES VILLES.

MISSIONS ARCHÉOLOGIQUES

Aux Fouilles de Delphes

Cliché Merlin, à Athènes.

M. HOMOLLE

L'EXPOSITION, à l'École des Beaux-Arts, des moulages rapportés de Grèce par M. Homolle a permis au public de se rendre compte de la valeur des découvertes faites par le distingué directeur de notre École d'Athènes dans ses fouilles à Delphes.

L'importance de ce sanctuaire d'Apollon, centre religieux de la Grèce antique, considéré par les Hellènes comme l'ombilic du monde, avait fait espérer aux archéologues de retrouver sur son emplacement des ruines du plus haut intérêt.

Aussi, dès 1838, un architecte du nom de Laurent avait-il commencé quelques fouilles, qui furent reprises en 1840 par M. Ottfried Müller. Ce dernier avait dégagé quelques mètres du mur pélasgique qui soutient le terre-plein du temple d'Apollon, lorsqu'il succomba aux suites d'une insolation et des fièvres.

Deux archéologues français, MM. Foucart et Wescher, reprirent son œuvre en 1860 : ils déblayèrent quarante mètres du mur et déterminèrent l'emplacement du grand temple. Vingt ans après, M. Haussoulier découvrait une autre partie du mur, retrouvait le dallage de la voie sacrée et le portique des Athéniens, décoré d'élégantes colonnes ioniques.

FOUILLES DE DELPHES
(Photographie communiquée par M. Homolle)

Enfin, en 1887, M. Pontow dégageait l'entrée de l'enceinte sacrée, et, dans un ouvrage aussi érudit que peu bienveillant pour ses confrères français, fixait plusieurs points importants de la topographie de l'ancienne Delphes.

Un obstacle cependant arrêtait les investigations. Le temple d'Apollon était adossé au Parnasse, et les différents édifices élevés à l'entour par la piété des peuples s'étageaient sur des terrasses, aux flancs de la montagne. Pendant les siècles d'abandon, sur les ruines s'étaient accumulées les terres glissant des régions supérieures, et sur ce sol nouveau un village du nom de Kastri s'était installé. Les Kastriotes, sensibles à la gloire de leurs ancêtres, mais regardant à leur bien, refusaient d'abandonner leurs champs et leurs maisons pour laisser la place aux archéologues. Il s'ensuivit de longues négociations et des pourparlers sans fin. L'argument décisif fut fourni par les Chambres françaises, qui, en 1891, votèrent un crédit de 500 000 francs, destiné aux expropriations nécessaires et aux travaux.

Le règlement avec les Kastriotes fut méticuleux, mais assez rapide. Il fallut acquérir 350 maisons et plus de 700 parcelles de terrain, qui revinrent au prix de 268 000 francs, plus 70 000 drachmes octroyées par le gouvernement grec. Celui-ci pouvait en vérité offrir cette modeste obole, puisque toutes les trouvailles lui restent, et que directeur et membres de l'École française d'Athènes ne travaillent que pour l'amour désintéressé de la science.

Kastri et les Kastriotes ayant été, comme dans les contes de fées, transportés à quelque distance, M. Homolle vint inaugurer les fouilles au mois d'octobre 1892.

Nous n'avons pas à revenir ici sur la carrière de M. Homolle. Qu'il nous suffise de rappeler avec quel succès il avait conduit autrefois les fouilles de Délos, île chère à Apollon, auquel M. Homolle semble avoir voué un culte particulier.

Interrompus par l'hiver, presque au début, les travaux furent repris au printemps de 1893.

Trois chantiers ont été installés où, sur des

rails Decauville, des vagonnets enlèvent les déblais. Toute cette partie technique est confiée à un conducteur des ponts et chaussées, M. Convert. Des membres de l'École française, M. Couve en 1893, à l'heure actuelle MM. Bourguet et Perdrizet, étudient les inscriptions et les monuments figurés; M. Tournaire, architecte, fait les relevés topographiques, les plans, et prépare les reconstitutions. Ainsi conduites, sous la haute direction de M. Homolle, les campagnes de 1893 et de 1894 ont été des plus fructueuses.

Parmi les douze cents inscriptions relevées à Delphes, une au moins, que d'autres sont venues compléter, est connue de nos lecteurs. Nous voulons parler du fameux hymne à Apollon, retrouvé avec la notation musicale, le plus important monument de ce genre possédé jusqu'ici et qui a été l'objet d'une transcription ingénieuse de MM. Weil et Th. Reinach[1].

BUSTE D'ANTINOÜS
(Photographie communiquée par M. Homolle)

Lorsque, venant de Crissa, on arrive par la route moderne qui passe devant Delphes, on aperçoit sur la gauche les fouilles actuelles, et derrière elles les Roches Phædriades et les pentes du Parnasse, vénérable montagne de 2459 mètres de hauteur, et dont la double cime est couverte de neige plusieurs mois de l'année.

Après avoir pénétré dans l'enceinte du sanctuaire, dont on a mis au jour diverses parties, on parvient, en suivant la voie sacrée, au temple d'Apollon.

C'est sur les bords de cette voie que l'on a fait les plus importantes découvertes. Les diverses nations grecques avaient élevé là des trésors, des édifices destinés à recevoir leurs offrandes au dieu. De chaque côté se dressaient des statues, des trépieds, des stèles, des bancs de marbre, d'où l'on découvrait la campagne et devant lesquels passait le défilé des processions.

A un endroit où s'élargit la voie sacrée, on a trouvé quatre édifices, dont un seul est demeuré anonyme. Les trois autres sont le *Trésor des Athéniens*, le *Trésor des Béotiens*, le *Trésor des Siphniens*.

Du trésor des Athéniens on a recueilli des ruines si complètes qu'il sera peut-être possible de le relever, et de remettre en place ses métopes. Les bas-reliefs qui les ornent représentent six scènes de la Gigantomachie et toute une série d'épisodes des légendes de Thésée et d'Hercule, en tout trente compositions. Deux amazones à cheval, en ronde bosse, s'élevaient aux angles du fronton, en guise d'acrotères.

Le trésor des Béotiens avait la forme d'un temple dorique. Il était de style sévère, contrastant avec celui du trésor des Siphniens, d'une rare élégance, couvert d'ornements et de sculptures d'un intérêt essentiel pour l'histoire de l'art hellénique.

Un heureux hasard a fait retrouver dans le sol, rangés tels qu'ils l'étaient sur le monument même, les bas-reliefs qui faisaient le tour du trésor de Siphnos et dont M. Homolle a reconnu avec certitude les sujets : la Gigantomachie, l'apothéose d'Hercule, la course de Pélops et d'Anomaos, un combat homérique présidé par les dieux; sur le fronton, la dispute du trépied entre Hercule et Apollon; Athéna, au centre, s'efforce de les apaiser.

Sur toutes ces sculptures on voyait encore des traces de couleurs, du bleu, deux nuances de rouge, du vert, et sur les bas-reliefs d'un autre trésor, celui des Sicyoniens, on a pu se rendre compte que les figures étaient complètement peintes, en rouge, en bistre et en noir.

La voie sacrée conduisait à un terre-plein sur lequel se dressait le temple d'Apollon. Cet emplacement est aujourd'hui dégagé; il a été possible de déterminer le plan et les proportions de l'édifice. On espère retrouver, au moins en partie, les bas-reliefs des métopes et les sculptures des frontons. Quant aux statues, les empereurs de Byzance en firent enlever de Delphes un grand nombre pour enrichir leur nouvelle capitale, et la demeure du dieu fut sans doute dépouillée d'une partie de ses statues. De ces chefs-d'œuvre il ne reste plus rien, même à Constantinople, sauf le triple serpent de bronze, aujourd'hui décapité, sur lequel furent gravés les noms des cités grecques dont les soldats combattirent à Platée.

Parmi les ruines de tous ces édifices on a découvert quelques statues, d'époques très différentes : des Apollons, une Victoire et des chevaux de style archaïque; des cariatides, antérieures à celle de l'Érechthéion d'Athènes; une statue de jeune homme pleine de grâce et de force; un torse et une tête d'Antinoüs d'une allure charmante; bien d'autres fragments encore. Ces temps derniers, avant que l'hiver vînt interrompre les travaux, on a mis au jour trois statues, trois princes thessaliens, dans le style et de l'époque d'Alexandre.

On voit combien heureuses ont été ces fouilles. Encore avons-nous dû négliger mille détails techniques, passer rapidement sur les inscriptions, omettre les statuettes, les menus objets de bronze et de terre cuite. Ajoutons cependant que l'on a déblayé dernièrement quelques habitations particulières, des tombeaux, dont un de l'époque mycénienne, avec son mobilier funéraire intact. On s'est aussi attaqué aux ruines du théâtre, qui commencent à paraître. On dégagera plus tard celles du stade, et bien d'autres encore, si quelques crédits supplémentaires sont votés. Espérons qu'en présence des résultats remarquables obtenus, les Chambres françaises ne voudront pas laisser inachevée cette œuvre si honorable pour notre École d'Athènes.

Et comme plus d'un lecteur du *Tour du Monde* s'intéressera à ces fouilles et ne voudra pas aller en Grèce sans passer à Delphes, où l'attend le plus aimable accueil, nous terminerons par un conseil pratique : à Patras et au Pirée, on trouve un service de bateaux à vapeur menant à Itea, d'où il est facile de faire le pèlerinage au sanctuaire d'Apollon, en voiture, à cheval ou, très simplement, à âne.

1. L'*Almanach Hachette* de 1895 en donne une page extraite de l'édition complète (piano et chant). Prix 2 fr. 50 net chez Bornemann, 15, rue de Tournon, Paris.

Expédition Hollandaise à Lombok

Échec et Victoire

A l'est de Java se trouve l'île de Bali, et un peu au delà l'île de Lombok. Au XVIIIe siècle, celle-ci a été conquise par des indigènes de Bali, qui s'y sont installés et y ont formé une sorte de caste dominante, d'environ 20 000 individus. Les Balinais sont de religion brahmanique mélangée de bouddhisme, tandis que la population originaire de l'île, les Sassaks, est musulmane.

Opprimés par les Balinais, mais incapables de secouer leur joug, car les Balinais forment une armée bien exercée et munie de bons fusils, les Sassaks se sont adressés aux Hollandais. Ceux-ci ont cédé à leurs instances, et leur intervention auprès du sultan de Lombok les a entraînés à une expédition militaire.

L'ultimatum adressé au sultan au mois de juin dernier étant demeuré sans effet, trois bataillons d'infanterie, deux batteries d'artillerie, une section du génie, un fort détachement de forçats en guise de coulis, furent débarqués à Ampenam, sur la côte orientale de l'île. Sous la protection des canons de cinq vaisseaux de guerre, l'opération s'effectua sans encombre. Le général Vetter commandait en chef, et le général van Ham en second.

On ne rencontra aucun ennemi et l'on poussa jusqu'à Mataram. Un prince de l'île de Bali, Goesti Djilantik, venu avec 1 200 hommes au secours du sultan de Lombok, vint faire sa soumission et fit mine de désarmer ses troupes. Le suicide d'un fils bâtard du sultan, principal chef des Balinais, décida le sultan à accepter l'ultimatum. Il promit même une indemnité de guerre d'un million de florins.

Les Hollandais, satisfaits d'un succès si facile, cessèrent de se méfier de leurs adversaires. Les Sassaks, mécontents de voir les affaires s'arranger si facilement, s'agitaient. Sur les conseils de Djilantik, les Hollandais, qui avaient déjà deux camps, l'un à Mataram et l'autre à Tyakra-Negara, éparpillèrent encore leurs troupes pour rétablir l'ordre. Ils renvoyèrent presque tous leurs navires.

Ce fut le moment choisi par les Balinais pour exécuter leur trahison. Le samedi 25 août, à 11 heures du soir, des meurtrières s'ouvrirent dans les murs des palais et des temples qui entouraient le camp de Tyakra-Negara. Les Hollandais, surpris, furent décimés. Le général van Ham et plusieurs officiers furent tués. On abandonna la caisse et les canons, enlevant à grand peine les blessés. La retraite sur Ampenam fut désastreuse. Quant aux deux colonnes détachées vers l'intérieur, elles ne regagnèrent la côte qu'au prix de pertes sensibles. La déroute s'arrêta au port d'Ampenam, sous le feu des canons du vaisseau de guerre resté là.

Depuis, les Hollandais ont agi plus vigoureusement. Avec des secours venus de Java, ils ont repris l'offensive. S'appuyant cette fois sur les indigènes, les Sassaks, ils ont entouré et emporté d'assaut Mataram, la capitale de l'île, puis Tyakra-Negara, sans perdre trop de monde. Le sultan, blessé à la cuisse, cerné à Sasari par deux bataillons, a fait sa soumission au général Segor, qui l'a envoyé sous escorte à Ampenam.

Le général Vetter a réparé son premier échec : il a reconquis ses canons, et dans le palais du sultan on a trouvé un trésor de plusieurs millions de florins. Malheureusement il restera toujours à déplorer la mort des braves soldats tombés dans ce guet-apens, et il faut espérer que si les Hollandais portent leurs armes dans l'île de Bali[1], contre le traître Djilantik, comme on l'annonce aux dernières nouvelles, ils agiront cette fois avec plus de prudence et y établiront un régime de nature à prévenir de semblables aventures.

Quant à Lombok, ils ont, paraît-il, l'intention d'y constituer un gouvernement direct : l'exemple de Djilantik leur a fait voir les inconvénients d'un simple protectorat.

Mission Scientifique au Groenland

Au printemps de cette année partira pour le Groenland une expédition organisée par les soins de l'Académie royale de Stockholm. Le budget suédois et la cassette du roi en couvriront les frais, et un navire de l'État sera mis à la disposition des explorateurs.

La mission a pour objet l'étude de la faune et de la flore de ces régions. Plusieurs savants des académies étrangères ont été invités à se joindre à leurs collègues de Suède dans cet intéressant voyage, qui doit durer environ trois mois.

Mines de Charbon en Sibérie

Une mission russe, composée des professeurs Inostrantzeff, de Saint-Pétersbourg, Vénukoff, de Kiev, et de l'ingénieur des mines Pletner, a exploré cette année la région de l'Altaï. Elle y a découvert, notamment aux abords du fleuve Tom, des mines de charbon considérables. Ces gisements seront d'une exploitation d'autant plus avantageuse que certains d'entre eux se trouvent à la très petite distance de 55 à 80 kilomètres du chemin de fer transsibérien, actuellement en construction.

1. Ils en possèdent déjà une partie, et le reste est sous leur protectorat nominal.

LA « TOURAINE », PAQUEBOT DE LA COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE

EXCURSIONS

Autour de la Méditerranée en Paquebot

Le 23 janvier, la *Touraine*, le plus grand paquebot de la Compagnie Transatlantique, quittera le Havre, à destination de New York. Mais après cette traversée elle ne reprendra pas la route habituelle de France.

La *Touraine* recevra à son bord, à New York, des touristes américains et les mènera d'abord aux îles Açores, à Lisbonne, Gibraltar et Barcelone.

Le 19 février, le paquebot arrivera à Marseille. Ce port sera le véritable point de départ d'un voyage circulaire dans la Méditerranée, qui durera près d'un mois et demi, en parcourant toutes les côtes, au moment où le printemps naissant les rendra plus séduisantes encore.

Ce sera d'abord Villefranche et la Corniche, puis la baie de Naples, Messine, Syracuse et les paysages siciliens, dont nos lecteurs ont pu admirer la grâce pittoresque dans les dessins de notre collaborateur Vuillier.

CAP SUNIUM : LE TEMPLE DE NEPTUNE.

Au commencement de mars, les passagers, débarqués à Port-Saïd, auront six jours de liberté pour visiter à leur guise Alexandrie, le Caire, les principales curiosités de l'Égypte. La *Touraine* les mènera ensuite à Jaffa, d'où ils feront le pèlerinage, aujourd'hui si facile, de Jérusalem. Après une escale dans la baie de Smyrne, rivale de celle de Naples, moins riante, mais plus grandiose, par la mer Égée, où les îles grecques se teintent au crépuscule de rose et de violet, elle les conduira à Constantinople et les déposera quatre jours à terre.

Enfin les touristes mettront le cap sur la Grèce. Bientôt blanchiront à leur vue, en haut du promontoire de Sunium, les colonnes du temple de Neptune, qui jamais ne servit de guide à si puissant navire, et les anciens dieux, autrefois habitués aux galères effilées des Athéniens, s'émerveilleront à la vue de ce monstre, recélant dans ses flancs une troupe de barbares étrangers.

Après la visite d'Athènes, le retour commencera. Le bateau touchera à Malte, la citadelle anglaise, fera à Tunis une escale de trois jours et à Alger une autre de pareille durée.

C'est là, ou à Gibraltar, le dernier port européen, que les passagers du vieux continent pourront interrompre leur voyage. Nous voulons espérer en effet que ceux de nos compatriotes que leur humeur casanière n'attache pas au rivage, ne se laisseront pas devancer par les Américains, et, s'ils ne veulent pousser jusqu'à New York, se feront du moins réserver des places au passage à Marseille.

Et quelle difficulté arrêterait ceux que tentera le programme de cette excursion? Quoi de plus agréable que de naviguer ainsi, confortablement installé, sans changements d'hôtels, sans transbordements de bagages, sans ces mille soucis dont l'appréhension retient tant de gens au logis?

Ce n'est peut-être pas le mode de voyager que préféreront les touristes intrépides et à la bourse modeste, ceux qui ne redoutent pas les lentes traversées sur les petits vapeurs grecs, transportant des soldats, des palikares à la taille mince et des pappas en bonnet carré, ou sur les bateaux égyptiens amenant de Constantinople à Alexandrie la foule bariolée des pèlerins musulmans.

Mais ceux qui aiment leurs aises, qui veulent aller vite et voir rapidement, qu'ils s'embarquent sur la *Touraine*. S'il n'y a pas de place pour tous, nous nous en féliciterons : ce sera le signe que l'heureuse idée de la Compagnie Transatlantique a été comprise, et le succès sans doute l'invitera à recommencer.

DERNIÈRES NOUVELLES

Indo-Chine. Mort de M. de Grandmaison. — *On a reçu d'Haïphong la nouvelle de la mort presque subite de M. Jean de Grandmaison. A peine âgé de vingt-sept ans, affable et enjoué, ce jeune homme était le compagnon de prédilection du prince Henri d'Orléans. Ce deuil soudain arrête le voyage à peine commencé au Siam et dans le Laos : le prince tient en effet, paraît-il, à ramener lui-même en France le corps de son malheureux camarade.*

— *On vient de commencer les travaux d'un canal qui rendra plus aisées les communications de Hanoï à Haïphong et permettra à toute heure l'accès de ce dernier port.*

BONNIER, HUGNY, LIVRELLI, TASSARD, SEUSARRIC, BOUVEROT, GARNIER, GRALL NIGOTTE, MANET, MOSKOVITZ BAERT, LENT, KRETSCHMER, INGLEFIELD [1]

Bonnier (Tite-Eugène). Quoique l'officier dont la France a eu à déplorer la mort l'année dernière ne fût pas un explorateur, son nom ne sera jamais séparé de ceux des grands voyageurs, Caillié, Barth et Lenz, qui ont pénétré les premiers à Tombouctou. Il reste étroitement associé à l'occupation de cette grande cité du Soudan par les Français.

Cliché Camus, à Paris

C[t] BONNIER (1856-1894)

La naissance du colonel Bonnier à *Saint-Leu* (île de la Réunion) le destinait presque aux entreprises africaines. Toute sa carrière, en outre, l'y avait conduit.

Né en 1856, élevé dans cette grande ville de Marseille où les choses d'Afrique sont toujours à l'ordre du jour, il eut à peine quitté l'École polytechnique qu'il commença, dans l'artillerie de marine, une brillante et utile existence d'officier colonial. Sous-lieutenant en 1875, il passait capitaine à 24 ans, en 1880, pour les services qu'il rendit en Calédonie pendant la répression de l'insurrection canaque.

Son courage et son énergie n'avaient pas seules été remarquées. On appréciait à sa valeur en lui l'ingénieur autant que le soldat, et le savant. On le chargeait de construire des forteresses : il collaborait à l'établissement de la carte de la Nouvelle-Calédonie.

C'est alors qu'il avait paru tout designé pour entreprendre au Soudan des travaux qui exigeaient à la fois beaucoup de science et non moins de hardiesse : le relevé de la carte du pays, moins fréquenté alors qu'aujourd'hui, entre Bammako et Médine (Niger et Haut-Sénégal). Son œuvre à la tête de cette mission topographique fut telle qu'on l'attendait de lui, précieuse au point de vue géodésique, remarquable au point de vue du courage personnel par les difficultés vaincues. Elle était de nature à attirer sur lui les faveurs de l'État, qui le nomma à 27 ans chevalier de la Légion d'honneur, et l'attention particulière d'un bon juge en matière de science et de valeur, le général Borgnis-Desbordes.

Il devenait son aide de camp en 1886, l'accompagnait à la Réunion, en Calédonie, au Sénégal, au Tonkin, où, en dernier lieu, à ses côtés, blessé et demeurant à son poste, il se montrait digne de servir un tel chef et de passer chef à son tour (17 janvier 1889).

Quatre ans après, il recevait en effet, le 1er avril, le commandement militaire, par intérim, du Soudan. Ses services au Tonkin l'avaient fait commandant le 11 avril 1889. Le 20 mai 1893, il avait été promu lieutenant-colonel. Il avait à peine obtenu cette promotion, qu'il partait, le 5 août, pour le Soudan, où la confiance du ministère l'appelait. C'était pour lui la gloire et la mort.

La gloire, le colonel Bonnier la trouva, après un échec décisif infligé à Samory, dans l'occupation de Tombouctou (10 janvier 1894). Donner à la France la capitale du Soudan, n'était-ce pas couronner l'œuvre de Faidherbe et de Borgnis-Desbordes? Pourquoi a-t-il fallu qu'en outre le jeune officier, si digne par sa science et son courage d'être leur successeur, payât de sa vie cet honneur ! La France apprit presque en même temps sa conquête, le désastre de sa colonne attaquée par les Touareg près de *Dongoï* le 15 janvier, et sa mort enfin. Son corps repose à Tombouctou, sous la protection du drapeau français qu'il y a porté le premier.

Au nom du colonel Bonnier il nous faut associer, dans un dernier et commun souvenir, ceux de ses compagnons de gloire et de malheur, disparus avec lui :

Le commandant ***Hugny***, né en 1847, officier de l'armée de terre, qui avait gagné ses galons dans la guerre de 1870, entré dans les troupes de marine en 1882, le principal auxiliaire de Bonnier; — le capitaine d'artillerie de marine ***Livrelli***, ancien élève, comme Bonnier, de l'École polytechnique, attaché à l'état-major supérieur du Soudan, tué à 29 ans à peine; — le capitaine ***Tassard***, âgé de 37 ans; — le capitaine ***Seusarric***, qui avait conquis tous ses grades et la croix au Soudan; — les lieutenants ***Bouverot*** et ***Garnier***, tous jeunes encore, le dernier sorti depuis trois ans à peine de Saint-Cyr; — l'enseigne de vaisseau ***Aube***, fils de l'amiral Aube, qui fut ministre de la marine.

C'est une bien grande perte aussi que celle du docteur ***Grall***, du service colonial, dont l'énergie et l'habileté étaient connues depuis longtemps. Dans les révoltes de 1892 au Soudan, à la cour de Tieba, à Sikasso, il avait fait ses preuves.

Le dernier survivant de cette cohorte d'hommes d'élite, qui revint blessé pour en apporter des nouvelles le 17 janvier, le capitaine ***Nigotte***, n'en écrira pas l'histoire dramatique; il a succombé à son tour, à la fin de 1894, des suites de ses blessures. La mort n'a pas voulu laisser à la France un seul des vainqueurs de Tombouctou.

Manet, Moskovitz. — La mort a frappé aussi bien durement sur la petite colonne d'hommes dévoués qui, sous la direction du capitaine Marchand, travaille à relier le Niger à notre colonie de la Côte de l'Ivoire par le pays de Kong.

Le capitaine Marchand a perdu d'abord son meilleur auxiliaire, le capitaine Manet, mort en 1893 à Thiassalé.

Forcé ensuite de quitter Kong pour parer aux attaques de Samory, il l'avait laissé à la garde d'un de nos explorateurs qui s'était improvisé son lieutenant, Max Moskovitz. Moskovitz est mort aussi à Kong, le 6 août, à l'âge de 30 ans, de la dysenterie.

1. Voir *A Travers le Monde*, n° du 5 janvier 1894.

C'était un fils adoptif de la France, que ce Hongrois né à Budapest en 1864, mort pour elle sur la terre d'Afrique. Venu à Paris, comme employé de commerce, naturalisé, et attaché au Muséum, parti comme savant pour le Rio Cavally, il a fini trop tôt, mais en soldat vaillant. En mars 1893, il avait quitté Grand-Bassam en compagnie de M. Dautier, explorant le cours du Comoé, les pays de Bondoukou et de Bouna, pour atteindre Kong le 17 mai. Il avait pu, dans des notes qui ne seront pas perdues, recueillir des informations précieuses sur l'état actuel et l'avenir commercial de ces pays que Monteil et Binger s'efforcent de nous assurer.

Avant le départ de l'un, pendant l'absence de l'autre, cet été, Moskovitz, sachant la détresse où se trouvait le capitaine Marchand, arrivée au point qu'en France on l'a cru perdu, n'hésita pas à lui donner son concours. En gardant Kong, il lui permit de disputer le terrain à Samory et d'attendre les renforts envoyés par le gouvernement, organisés par Monteil.

Il faudra se souvenir, quand l'œuvre de ce dernier et du capitaine Marchand s'achèvera dans le succès, de ce Français d'adoption qui, au prix de sa vie, les aura aidés à passer des moments difficiles.

Outre la France, chaque nation presque, en Europe, a payé en 1894 son tribut à la cause de la civilisation, par la perte d'un de ses enfants.

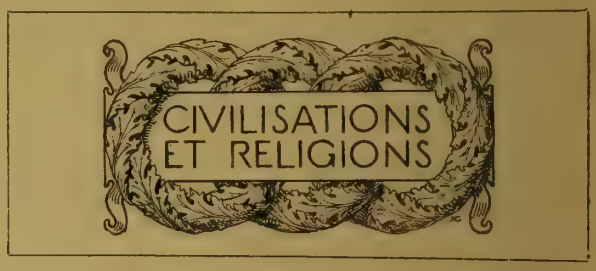
Baert (Lieutenant Ernest). La Belgique déplore la disparition de ce jeune officier de 34 ans, l'un de ses meilleurs serviteurs au Congo. Le lieutenant Baert, né à Bruxelles le 12 août 1860, mort à Dungu (Haut-Ouellé) le 15 août 1894, des suites d'une fièvre hématurique, appartenait à cette brillante phalange d'hommes d'action qui ont développé vers le nord-est l'État du Congo. Entré au service africain en mai 1885, attaché à la station de Bangala jusqu'en 1888, rentré en Europe, puis nommé en 1889 gouverneur des districts de l'Oubanghi-Ouellé, il prit dans un troisième voyage, comme inspecteur d'État, la direction de l'expédition du Haut-Ouellé, à la mort du commandant Van Kerckhoven, et ne devait que bien peu lui survivre. Ce qu'on peut dire, pour apaiser les regrets de cette double perte, c'est que l'œuvre des Kerckhoven et des Baert a été du moins consacrée par l'extension officielle du Congo Belge dans les régions qui leur ont été fatales.

Lent (Carl) et ***Kretschmer*** (Frantz), massacrés en septembre 1894 dans l'Ouarombo. Leur mort prive l'Allemagne et la science de serviteurs dévoués. Le premier, Carl Julius Heinrich Lent, né en 1867 à Dortmund, s'était consacré aux sciences naturelles, qu'il étudia à Greifswald, à Fribourg, à Vienne. Assistant de l'Institut géologique de Fribourg, 1890, chargé de la carte géologique de la Forêt-Noire, il avait devant lui une belle carrière de savant en Europe, s'il n'eût préféré, le 1er mai 1892, se consacrer à l'étude de l'Afrique. Il s'était déjà fait remarquer par ses travaux sur le Kilimandjaro, lorsqu'il fut tué par ses porteurs nègres sur la route de l'Ouseri. Le docteur *Kretschmer*, de la province de Posen, qui a partagé son sort, l'avait rejoint depuis peu, à la station de Marangou, après l'échec de la tentative socialiste du docteur Hertzka, le *Freiland*, qu'il avait suivie en Afrique.

Inglefield (Sir Edward). Les recherches faites pour retrouver les Suédois *Björling* et *Kallstenius* perdus sur la route du Pôle ramènent l'attention sur le vieil amiral qui vient de s'éteindre, le 5 septembre 1894, en Angleterre. Son nom reste attaché au souvenir de l'expédition Franklin. Né en 1820 à Cheltenham (Gloucester), le commandant Inglefield fut chargé en 1852 de rechercher sir John Franklin sur le yacht *Isabel*, et écrivit l'histoire de cette expédition : *A Summer Search for sir John Franklin*. En 1853-54 il en dirigea de semblables au secours de sir Edward Belcher. Excellent marin, artiste d'un certain mérite, sir Inglefield se signala, en secourant de hardis explorateurs, comme explorateur lui-même. Il reçut, en 1852, la médaille d'or de la Société de Géographie pour ses études sur les Smith's et Jones Sound. C'est justice que deux points de ces régions polaires, la *baie* et la *terre d'Inglefield* (détroit de Smith), conservent sa mémoire et son nom.

Cliché Notman, à Halifax

INGLEFIELD (1820-1894)



Evasion du P. Paolo Rossignoli

La mission catholique autrichienne établie près d'El-Obeïd, capitale du Kordofan, avait été capturée, au mois de septembre 1882, par les troupes du Mahdi et emmenée à Omdourman, presque en face de Khartoum, sur la rive gauche du Nil Blanc.

Déjà l'un des membres de cette mission, le P. Ohrwalder, et deux religieuses italiennes, guidés par les avis de Mgr Sogaro, vicaire apostolique du Soudan, avaient réussi à s'enfuir et à regagner la frontière égyptienne. La relation de la captivité et du retour du P. Ohrwalder a été publiée, d'après ses manuscrits, par F. R. Wingate, dans un ouvrage intitulé : *Ten years captivity in the Mahdi's camp*, 1882-1892.

Un autre religieux de la même mission, le P. Rossignoli, a suivi l'exemple du P. Ohrwalder et vient d'arriver au Caire le 25 novembre, avec son guide arabe Abdullah-Omar.

Abdullah-Omar avait pris l'engagement vis-à-vis du major Wingate, chef de l'*Intelligence Department* de l'armée égyptienne, et moyennant la somme de 300 L. st. (7 500 fr.), de ramener d'Omdourman un Européen prisonnier des mahdistes. Il gagna d'abord Berber, au mois de juin (1894). Pris pour un espion au service de l'Égypte, il ne réussit à dissiper les soupçons qu'en contractant mariage avec une femme du pays. Deux mois après, il partait à âne pour

Omdourman, où il fut quelque temps à découvrir le P. Rossignoli, qui servait dans un café. Il lui remit alors une carte de Mgr Sogaro, rédigée en latin et destinée à lui servir de lettre de créance auprès du missionnaire.

Après s'être entendu avec Abdullah, le P. Rossignoli demanda, en invoquant sa mauvaise santé, l'autorisation de se rendre à Khartoum. Se mettant en route, il fut rejoint par son guide, qui s'était procuré un chameau et deux ânes. Ainsi montés, ils partirent dans la direction de Berber. Près de Metammeh ils rencontrèrent une troupe de soldats des derviches; Abdullah eut quelque peine à leur donner, sur le but de son voyage, des explications satisfaisantes. A Berber, ce furent d'autres difficultés. Le guide, soupçonné d'avoir caché un chrétien, fut mis en prison, pendant que l'on cherchait, vainement du reste, le P. Rossignoli. Abdullah corrompit ses geôliers, se procura un autre chameau, et, le 9 novembre, il repartait avec le fugitif. Peu après arrivait à Berber la nouvelle de l'évasion du Père. Mais on les chercha du côté de Kassala, tandis qu'au contraire ils avaient fait route au nord, à travers le désert de Nubie. Ils eurent beaucoup à souffrir dans cette partie du voyage, ne vivant que de dates et de doura. Enfin le 20 ils arrivèrent à Assouan, premier poste égyptien, d'où il leur fut aisé de gagner le Caire.

Le P. Rossignoli a été, dit-on, très éprouvé par ses longues fatigues et n'a dû son salut qu'au dévoûment et à l'intelligence d'Abdullah-Omar.

Le major Wingate, qui est en Égypte à la tête du service des « Renseignements », sera sans doute bien aise de voir de près le prisonnier qu'il a réussi à enlever aux mahdistes. Pendant cette captivité de douze années, le missionnaire ne doit pas avoir été sans apprendre bien des choses sur les affaires du Soudan. Il aurait déjà laissé entendre qu'elles sont dans un état déplorable et que l'autorité du khalife décroît de jour en jour.

A PIED

Le Tour du Monde par Fritz Thörner et Gustave Kögel.

Deux émigrés allemands établis à San Francisco, Gustave Kögel, tailleur de son état, et Fritz Thörner, peintre et doreur, ont entrepris de faire le tour du monde à pied. Ils n'emportent pas d'argent et subsisteront uniquement de leurs gains journaliers. Ils comptent notamment se faire, selon l'occasion, marchands de photographies et distributeurs de prospectus. Le 10 juin 1894, ils se sont mis en route, sans un cent, et sont arrivés le 12 octobre à Saint-Louis. Chemin faisant, ils avaient amassé quelques ressources en travaillant un mois aux mines d'or et d'argent du Nevada. Après une halte de deux jours ils ont repris leur course vers Washington et New York.

L'itinéraire qu'ils ont adopté ne laissera pas de paraître un peu fantaisiste, mais ils veulent sans doute faire un voyage d'agrément tout en exécutant leur tour de force : ils doivent en effet se rendre d'Amérique à Southampton, et de là à Lisbonne, pour gagner ensuite Madrid, Barcelone, Marseille, la Suisse, Munich, Vienne, Cracovie et Kiev. Trouvant peut-être plus prudent de ne pas pénétrer en Chine, ils traverseront la Sibérie, et de Vladivostok s'embarqueront pour le Japon. Enfin, ils toucheront dans le Pacifique aux îles Hawaii, en regagnant leur point de départ.

Il va sans dire qu'un fort pari est en jeu : 16000 dollars. Le voyage doit être accompli en deux ans, sans user d'autre mode de transport que des bateaux pour les traversées indispensables. Une seule exception sera faite à la règle : interrompant leur voyage à Munich, ils pourront prendre le chemin de fer pour aller à Münster, pays de Thörner, et à Berlin, où les deux *globe-trotters* espèrent obtenir, sur leur livre de contrôle, la signature de Guillaume II.

EN CYCLE

Disparition du cycliste Lenz

Au commencement de l'année dernière, Frantz Lenz partit pour faire le tour du monde à bicyclette. Le 14 avril il était à Téhéran et on l'attendait à Constantinople vers la fin de juin. Depuis on n'a reçu de lui aucunes nouvelles. Les membres de son club ont organisé une expédition pour aller à sa recherche.

Teodor de Wyzewa. — *Chez les Allemands. — L'art et les mœurs.* Paris, Perrin, 1895, in-16.

Ce livre se compose de deux études, déjà antérieurement publiées : l'une, *Un Voyage aux primitifs allemands*, n'est que la relation humoristique et gaie d'une rapide excursion à Augsbourg, Munich et Vienne; l'autre, *la Vie et les Mœurs dans l'Allemagne d'à présent*, affiche des prétentions plus hautes. L'auteur y étudie d'abord de quels éléments se composait, selon lui, le caractère allemand primitif. Il montre ensuite comment, dans ces vingt dernières années, par l'influence néfaste de Berlin, « ville provisoire », « sorte de campement installé, d'un seul coup, au milieu de l'Allemagne », l'âme et les mœurs allemandes se sont rapidement transformées. Les jugements de M. de Wyzewa sont singulièrement sévères pour les Allemands d'aujourd'hui. Il ne leur accorde pas un mot d'éloge : il semble qu'à ses yeux l'âme allemande soit frappée d'une décadence universelle. C'est que l'auteur s'est exclusivement placé, pour juger l'Allemagne et les Allemands, au point de vue d'un dilettante, d'un amateur fort épris de l'ancien art si naïf, si probe et si profond de Cranach, de Burgmair, de Dürer et de Holbein. De là vient que l'Allemagne moderne, cette « nation de soldats, de professeurs, de boutiquiers », ne lui offre guère que des images grotesques ou déplaisantes.

Bibliothèque universelle de poche. — *Collection d'ouvrages sur les grands voyages d'exploration à travers le monde.* — Paris, Fayard (le vol. in-32, 0 fr. 25).

Cette petite collection, qui compte déjà plus de vingt volumes à très bon marché, peut jouer un rôle utile de vulgarisation. Les grandes explorations de Livingstone, Stanley, Emin Pacha, Mizon, Crampel, etc., s'y trouvent racontées avec un entrain, une rondeur de style, un intérêt romanesque et une flamme de patriotisme qui en rendent la lecture agréable. Assurément l'auteur de tous ces petits livres, le lieutenant-colonel Salmon, n'aime guère les Anglais. C'est qu'il s'intéresse surtout à l'Afrique, où la France les voit se dresser jalousement devant elle à chaque pas en avant. Il faut voir avec quelle passion il flétrit la conduite des missions anglicanes, de Stanley, de la Compagnie du Niger! — En somme, ces récits vivants, dramatiques, éclairés par des cartes insérées dans le texte, contribueront utilement, malgré des erreurs de détail, à répandre dans la masse du public l'histoire de la découverte de l'Afrique intérieure.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Fouilles Archéologiques en Grèce et dans l'Orient Hellénique

Il ne se passe presque pas de semaine, au moins dans la belle saison, que le télégraphe ne nous apporte la nouvelle de quelque découverte archéologique en Grèce.

Mais ces dépêches, trop souvent inexactes, inspirent généralement au public une invincible défiance. Mis en garde par son bon sens naturel contre les enthousiasmes naïfs, le lecteur français ne croit pas volontiers qu'un Allemand ait pu retrouver la Troie d'Homère ou le tombeau d'Agamemnon, qu'un Anglais, un Américain ou un Grec ait mis la main sur les ossements de Sophocle ou d'Aristote.

Ce scepticisme, tout à fait sage dans un grand nombre de cas, va cependant trop loin quand il s'étend à toutes les trouvailles archéologiques. La vérité est qu'il se fait en Grèce, chaque année, un nombre considérable de fouilles, et que le résultat, plus ou moins brillant, de ces recherches mérite toujours d'être signalé.

Défiez-vous des nouvelles à sensation, mais ne rejetez pas sans examen des informations sérieuses, et dites-vous bien que l'exploration du sol grec, méthodiquement entreprise depuis un demi-siècle, se continue chaque jour, grâce aux efforts généreux de savants, d'archéologues et de voyageurs, au nombre desquels il ne tient qu'à vous-même de vous compter.

Quels moyens s'offrent donc à un jeune homme pour s'associer à ce travail archéologique? Dans quelles conditions peut s'entreprendre et se poursuivre une campagne de fouilles en Grèce ou dans l'Orient hellénique?

I

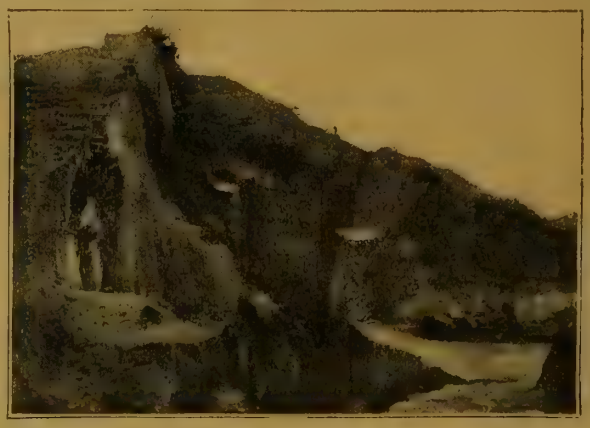
La loi grecque et la loi turque sur les antiquités. — Fouilles du gouvernement grec et de la Société Archéologique d'Athènes.

Le gouvernement grec et, à plus forte raison, le gouvernement turc n'ont jamais pu songer à se réserver exclusivement le droit de fouilles : une raison s'y opposait, la pauvreté du Trésor, et aussi une considération d'un autre ordre, le souci de répondre au désir des grandes puissances européennes.

La loi grecque, comme la loi turque, accorde donc l'autorisation de fouiller, soit à des particuliers, indigènes ou étrangers, soit à des sociétés, soit à des États.

Le principe est formel, et il justifie, on le voit, toutes les vocations archéologiques. C'est comme simple particulier que Schliemann a fouillé à Troie et à Mycènes; M. Carapanos a fait au même titre d'intéressantes recherches à Dodone. Encore aujourd'hui, un savant ou un amateur qui ne reculerait pas devant un sacrifice d'argent, obtiendrait sans trop de peine une permission de fouilles, à condition d'observer les prescriptions de la loi en ce qui concerne la découverte des objets antiques.

Ces prescriptions, il est vrai, sont assez dures; on les a traitées parfois de draconiennes. Le principe qui en est la base consiste dans l'interdiction absolue d'exporter les antiquités. C'est l'idée qui en Grèce a inspiré les plus anciens



TUMULUS DE MARATHON
Fouilles du Gouvernement grec (1891)
(Photographie de l'auteur)

règlements sur la question, et c'est aussi celle qui a prévalu en Turquie depuis dix ans. Jusqu'en 1884, la loi turque spécifiait que les objets découverts dans des fouilles seraient également partagés entre le gouvernement, le propriétaire du terrain et le *fouilleur*. Cette clause a permis encore au Musée du Louvre d'acquérir, par un don de l'École française d'Athènes, une partie des belles statuettes de terre cuite trouvées dans la nécropole de Myrina, près de Smyrne.

L'autorisation d'exporter n'est plus accordée aujourd'hui. C'est le Musée de Constantinople, comme le Musée central d'Athènes, qui s'enrichit de toutes les trouvailles. Telle est la règle, que d'anciennes habitudes rendent particulièrement pénible aux États occidentaux, qui s'étaient accoutumés à rapporter d'Orient les pièces les plus rares de leurs musées. Elle a pourtant, il faut l'avouer, sa raison d'être, et elle n'a point arrêté le zèle des archéologues.

Quant aux autres articles de la loi grecque sur les antiquités, ils comportent sans doute, en principe, quelques restrictions vexatoires, quelques mesures de surveillance; mais, en somme, ils n'empêchent pas les fouilles de s'exécuter d'une manière utile pour la science. Un des *desiderata* les plus vivement réclamés par l'opinion a été accordé récemment en Grèce, à l'occasion des fouilles de Delphes : il existe maintenant une loi d'expropriation pour cause de recherches archéologiques, et cette loi facilite, sans les supprimer entièrement, les négociations du *fouilleur* avec les propriétaires de ruines antiques.

Les expertises qu'entraîne cette loi d'expropriation ne manqueront pas de soulever encore bien des réclamations, mais elles renverseront du moins certains obstacles qui, dans la législation antérieure, pouvaient s'opposer à toute espèce de fouilles. Aussi bien, ces conditions s'imposent-elles à tous, et nous insistons ici sur ce point essentiel, que l'initiative privée a les mêmes droits que les sociétés et les gouvernements.

En fait, cependant, les principales découvertes qui ont eu lieu en Grèce depuis cinquante ans y ont été faites au nom et aux frais d'un gouvernement ou d'une société. Les particuliers (et par ce mot j'entends surtout les indigènes, sujets du roi de Grèce ou du sultan) n'ont guère tenté que des fouilles clandestines, avec l'intention d'échapper au contrôle de l'État et aux exigences de la loi : les marchands d'antiquités, qui les avaient provoquées, en ont seuls profité; la science n'y a rien gagné. Le bon renom des archéologues exige qu'ils ne se prêtent pas à ces sortes de spéculations.

Des fouilles méthodiques ne peuvent se faire qu'au grand jour : la même autorité qui doit recueillir et conserver les objets découverts a le droit et le devoir de surveiller en même temps l'exécution des travaux. C'est cette surveillance que le gouvernement grec et le gouvernement turc exercent par l'entremise de commissaires.

A Athènes, l'*Éphorie générale des antiquités*, qui relève du Ministère de l'Instruction publique, entretient des agents spéciaux, qui tantôt dirigent eux-mêmes les fouilles, tantôt assistent, en qualité de témoins, aux fouilles dirigées par d'autres.

La *Société Archéologique* d'Athènes se soumet à la règle commune. Cette société, fondée en 1837, est la seule qui ait régulièrement contribué en Grèce aux découvertes archéologiques : son action ne s'est pas ralentie depuis que le gouvernement grec, sous l'impulsion de l'*Éphore général* actuel, M. Cavvadias, a pris fermement en main, avec l'organisation des musées, le déblaiement des principaux sites antiques.

En Turquie, l'administration centrale s'applique surtout à aménager et à enrichir le musée de Constantinople. Mais elle a aussi, comme agents, des archéologues distingués, qui ne laissent plus détruire ou voler, comme autrefois, les morceaux les plus intéressants de la sculpture ou de l'architecture grecque.

(A suivre.) A. HAUVETTE.

L'œuvre de M. de Brazza sur la Haute Sangha

de 1892 à 1894 [1]

Cliché Otto, Paris.

M. DE BRAZZA. (1852)

Au mois de juillet 1891, le gouvernement du Congo français apprenait coup sur coup la mort de Crampel, au nord de l'Oubangui, et le désastre de la mission Fourneau, survenu le 11 mai dans la région de la Haute Sangha.

La mission Dybowski, envoyée par le Comité de l'Afrique française pour ravitailler Crampel, était déjà parvenue à Brazzaville et se trouvait en mesure de continuer l'œuvre de ce dernier. Sur la Sangha les intérêts français, menacés par les missions allemandes de Zintgraff, Morgen, Kund et Tappenbeck, de Gravenreuth, dont le but était d'atteindre l'Adamaoua et le Tchad, exigeaient que la mission Fourneau fût continuée sans retard. Au dire de ce dernier, ces régions étaient riches, habitées par une population dense, ayant une organisation, rudimentaire il est vrai, mais bien supérieure à celle de tous les peuples sauvages rencontrés jusqu'alors. Un grand marché, fréquenté par des musulmans venus du nord, fournissait aux indigènes, encore païens, des chevaux, des ânes, du gros bétail.

Il y avait donc là une œuvre politique de grande importance à mener à bien; il fallait en même temps continuer les reconnaissances géographiques pour préparer l'occupation effective, exigée par l'acte de Berlin pour y faire reconnaître les droits de la France.

Ces considérations d'ordre supérieur engagèrent M. de Brazza, commissaire général du Congo français, à prendre en personne le commandement de cette mission, exposée à se rencontrer avec des missions allemandes, au milieu de peuplades hostiles, ou dans des contrées soumises à l'influence des musulmans du nord.

L'expédition fut composée primitivement, outre M. de Brazza, du capitaine Decœur, de l'artillerie de marine, de l'interprète Goujon, de MM. Victor Blot et Fredon, seuls Européens, emmenant avec eux 75 noirs, tirailleurs ou porteurs.

1. Cet article a été rédigé d'après les éphémérides de la campagne, obligeamment communiquées par M. Ponel, que nous remercions vivement. Nous n'avons eu à les compléter que lorsque nous avons voulu parler de M. Ponel lui-même, qui a glissé souvent trop rapidement sur son propre rôle dans cette difficile mais glorieuse collaboration.

Le 11 janvier 1892 le petit vapeur de la mission, le *Courbet*, après avoir remonté la Sangha, était forcé de s'arrêter devant le seuil de roches infranchissable de Djoumbé. Un poste fut alors créé, à Bania, sur une colline de la rive droite de la Mambéré, dominant les rapides.

Blot, parti en reconnaissance à Djambala, rapportait les renseignements demandés et mourait aussitôt, le 23 mars. Goujon allait continuer son œuvre à Djambala. Quant au capitaine Decœur, envoyé dans le pays en amont de Bania, il était bientôt atteint de la dysenterie et obligé de rentrer en France.

Heureusement, le 30 mars, l'expédition avait reçu un renfort de 72 miliciens et de 30 porteurs, amenés par M. Blom, l'ancien second de Fourneau, remis de sa blessure, et par M. Ponel, qui, chef de la zone Oubanghi depuis le mois de janvier 1889, avait terminé son séjour réglementaire dans la colonie et venait apporter volontairement à M. de Brazza le concours de son dévoûment.

Sur ces entrefaites, Mizon, revenant de la Benoué, croisa l'expédition Brazza. Le 5 avril les deux explorateurs se rencontrèrent à l'île de Comassa.

Au mois de mai, Gaza fut occupé et un poste y fut établi. Les négociations commencèrent, par correspondance, avec l'émir de Ngaounderé, et l'on s'occupa de châtier le massacre de la mission Fourneau.

Pendant ce temps Blom et Fredon faisaient des reconnaissances aux alentours, et Ponel, envoyé au nord-est, explorait rapidement, mais avec fruit, la région des N'Dris et de la rivière Bali; il trouvait les sources des rivières Bi-M'Pokou et Pœma, tributaires de l'Oubangui, et déterminait la ligne de partage des eaux entre les bassins du Congo et du Logone.

Cependant, au mois de juillet, l'expédition se renforçait de M. Gentil, enseigne de vaisseau et administrateur de la Sangha, et, avec lui, le transport du *Courbet* au-dessus des rapides de Djoumbé fut décidé. Ceci permit à M. de Brazza, accompagné de Ponel, Blom et du Serki M'Fada, envoyé de l'émir de Ngaounderé, de remonter sur la Mambéré pendant 350 kilomètres, et de découvrir son affluent, la Nana-Pongoué.

Les relations avec les chefs musulmans du nord étaient excellentes, et une alliance avait été conclue avec eux contre les fétichistes anthropophages. Ceux-ci

s'agitaient. Les premiers travaux d'une route stratégique de Bania à Gaza, poussés activement dès le mois d'octobre 1892, l'installation d'un pont et d'un camp fortifié sur la rivière Batouri, tout cela inquiétait les indigènes : des courriers furent assassinés, un convoi attaqué; néanmoins, en prenant les plus grandes précautions et en se joignant à Dangorro, chef de Gaza, leur allié, Ponel et Blom continuaient leurs reconnaissances et les travaux de la route.

En décembre, 57 kilomètres étaient déjà achevés, lorsque la guerre éclata. Plusieurs surprises furent tentées par les fétichistes. Le 20, ils essuyaient une sanglante défaite à l'attaque du camp de la Roumi, et Fredon, les prenant à revers, leur infligeait de nouvelles pertes. Ils échouaient le 21 dans une tentative contre le camp de N'Dissa, où étaient M. de Brazza et le Serki M'Fada, et où se réunirent bientôt Ponel, Goujon, Gentil et leur allié Dangorro. Le 22, le *Courbet* était attaqué au mouillage. Le mécanicien Besançon et cinq Sénégalais prolongeaient la résistance jusqu'au lendemain, et Gentil les dégageait, après une marche forcée de nuit.

HALAGE DU « COURBET ».
D'après une photographie communiquée par M. Ponel.

La guerre se poursuivit ainsi jusqu'au mois de mars, où les soumissions commencèrent. Courageusement, et tout en faisant face aux indigènes, les explorateurs continuaient à percer leur route jusqu'à 85 kilomètres au nord-ouest de Bania.

M. de Brazza avait même envoyé Ponel en avant. Celui-ci, parti du camp de N'Dissa le 25 décembre, avec le Serki M'Fada et quatre Sénégalais seulement, à travers ce dangereux pays, arrivait le 17 février 1893 à Ngaoundéré, où il était parfaitement reçu par l'émir, Abou ben Aïssa. Ce chef musulman, qui avait refusé auparavant de recevoir la mission allemande d'Uechtritz, traita amicalement avec Ponel.

Lorsque le Ramadan fut fini, le 31 mars, Ponel se remit en route pour Yola, où il parvint le 10 avril. Le premier accueil fut indifférent, plutôt hospitalier.

Le lendemain, Ponel se rendit au ponton anglais ancré dans la Benoué et appartenant à la Compagnie anglaise du Niger. Il était dans le plus grand dénûment et avait besoin de vivres. Il voulait en *acheter*. L'agent britannique Bradshaw le reçut assez mal et eut l'inhumanité de refuser de lui *vendre* ce qu'il demandait. A la fin de la journée seulement, Bradshaw envoya quelques provisions, en quantité dérisoire. Cependant les dispositions des indigènes changeaient à vue d'œil. La nuit il fallut se garder, et le jour suivant, Ponel fut expulsé *manu militari* par le sultan de Yola, évidemment influencé par l'agent anglais.

Forcé de renoncer pour son retour à la voie commode de la Benoué et du Niger, Ponel revint sur ses pas, dans une misère profonde, épuisé par la maladie. A Ngaoundéré il retrouva le même accueil amical qu'à l'aller. Le 13 juin il était de nouveau auprès de M. de Brazza. Celui-ci n'était pas dans une situation beaucoup meilleure. Plus de cartouches, plus de provisions, aucunes nouvelles. Le poste de Nola venait d'être créé. Laissant à Ponel et Goujon le soin d'installer celui de Berberati et d'achever la pacification des fétichistes, M. de Brazza partait le 17 août pour Brazzaville, afin d'en ramener des renforts et des ravitaillements.

Au mois de décembre, M. de Brazza n'avait pas reparu. Ses lieutenants, inquiets, dans une situation critique, décidèrent de concentrer à Berberati ce qui leur restait de forces. Sur ces entrefaites, le 30 décembre 1893, M. de Brazza arrivait enfin, avec des vivres, des munitions, des objets d'échange, des étoffes, des perles, de quoi continuer cette laborieuse campagne. Tout cela, il avait dû se le procurer *à ses frais*, n'ayant trouvé à Brazzaville, où il avait failli mourir, aucun secours du gouvernement. Malheureusement il n'avait pu amener d'hommes avec lui, et pour ravitailler les postes il fallut que Ponel formât des convois de porteurs pris dans les tribus soumises.

L'année 1894, plus pacifique, fut consacrée à des travaux d'organisation : les postes furent fortifiés, on planta du café et des légumes d'Europe, un troupeau de vingt vaches et taureaux, don de l'émir de Ngaoundéré, vint renforcer le bétail décimé de l'expédition.

Mais les chefs avaient besoin de repos. Ponel, miné par la dysenterie, dut, malgré son dévoûment, se mettre en route pour regagner la France. Il croisa en chemin la mission Clozel, se rendant à Berberati. Nous en avons déjà parlé à nos lecteurs. Elle vint heureusement relever les pionniers fatigués par plusieurs années d'efforts. M. de Brazza put, à son tour, songer à revenir en Europe pour se remettre. D'ailleurs la convention franco-allemande de délimitation du Congo et du Cameroun (4 février 1894) rendait inutile la continuation de ses efforts du côté de Ngaoundéré, où il avait obtenu déjà de sensibles succès.

Une dernière aventure l'attendait avant son arrivée à Brazzaville : le naufrage du *Courbet*, qui causa la perte d'une grande partie des documents rapportés par l'expédition.

A la fin de novembre, M. de Brazza était à Libreville, où il allait s'embarquer pour la France.

Dans ces pays qu'il venait de soumettre, il a déjà commencé l'œuvre d'organisation. L'élevage des bestiaux a été confié aux chefs fétichistes alliés ou soumis. Des miliciens libérés ou en service ont épousé des femmes indigènes et formé de petites colonies militaires. On a créé des voies de communication et des marchés où se rencontrent les musulmans et les indigènes, sous le contrôle des agents

français. Le travail des noirs, le prix de la main-d'œuvre, des transports par terre ou par eau, ont été réglementés. Enfin l'argent monnayé commence à avoir cours.

L'alliance avec les musulmans, représentants d'une civilisation relative, a eu les meilleurs résultats dans ces pays d'anthropophages fétichistes. En traitant avec ces souverains barbares, plus ou moins dépendants des émirs mahométans de l'Adamaoua, en plaçant ensuite auprès d'eux des résidents, nous jouissons des avantages du protectorat, sans avoir à notre charge les frais d'occupation, et nous sauvegardons cependant les droits de la France sur ces régions saines des hauts plateaux du Bas Adamaoua, qui sont destinées, par leur climat salubre, à devenir des centres de peuplement de colons européens.

Ce système de pénétration, par voie d'entente et de palabres, en faisant avancer avec soi la civilisation, en évitant le massacre des indigènes réfractaires, a toujours été celui de M. de Brazza; il faut le louer, avec un journal américain parlant de ses premières explorations, de n'avoir jamais tiré un coup de fusil pour sa défense personnelle.

Cette œuvre de conquête civilisatrice, il l'a conduite avec une énergie tenace et sans défaillance, jusqu'au jour où il lui a fallu s'incliner en présence des engagements diplomatiques pris en Europe, au moment même où il touchait à la solution, où il attendait, à Koundé, l'émir de Ngaounderé pour signer le traité définitif. On sait que c'est justement dans cette direction que la convention franco-allemande arrête notre marche. Heureusement il nous reste toute la région déjà organisée de Bania, Gaza et Koundé.

Que pourrions-nous ajouter à ce rapide résumé, où les faits parlent d'eux-mêmes, sinon ce passage significatif d'une lettre écrite par un des lieutenants de M. de Brazza :

« .... M. de Brazza a toujours été à la tête et s'est montré supérieur à lui-même dans cette campagne; on ne saura jamais ce qui a été fait pour la France dans ce pays de sauvagerie inimaginable, avec des moyens dérisoires, non plus que les actes de désintéressement et de renoncement de soi-même du commissaire général. Il a failli mourir à la peine, après avoir engagé ce qui lui restait de fortune personnelle pour continuer la marche en avant et contrebalancer les influences anglo-allemandes. »

AMBASSADEUR INDIGÈNE ENVOYÉ A M. DE BRAZZA.
D'après une phot. com. par M. Ponel.

De Marseille au Dahomey

Un nouveau service de steamers vient d'être créé à Marseille. La Compagnie de Navigation Mixte (Touache), dont les navires fréquentaient de temps à autre les côtes de l'Afrique occidentale, du Sénégal au Dahomey, inaugure cette année un service régulier. Les paquebots passeront à Las Palmas, puis feront escale à Dakar, Konakry, Sierra-Leone, Grand-Lahou, Half Jack, Grand-Bassam, Grand-Popo, Whydah et Kotonou.

Les départs de Marseille et de Cotonou ont lieu simultanément toutes les six semaines, les 1er janvier, 15 février, 1er avril, 15 mai, etc. La durée totale de la traversée est de 20 jours. Entre l'arrivée et le départ de Cotonou, chaque bateau desservira différents points de la côte.

L'initiative de la Compagnie nous paraît un bon indice du développement commercial de nos colonies, et notre commerce, trop longtemps tributaire des compagnies étrangères, préférera sans doute naviguer sous pavillon national.

Un détail rétrospectif : c'est cette compagnie qui transporta la mission Monteil et l'expédition de Kong.

Les Nouveaux Tarifs de Chemin de fer Russes

L'administration des chemins de fer russes a mis en vigueur depuis le mois de décembre un nouveau tarif, établi sur le principe des zones.

Les 300 premières verstes sont tarifées à la verste (1069 mètres). Mais au delà de cette première zone, les prix sont calculés par zones de 25 à 50 verstes, le prix par zone restant invariable, tandis que l'étendue de chaque zone augmente à mesure que l'on s'éloigne du point de départ. C'est dire qu'un billet coûte *proportionnellement* de moins en moins cher à mesure que le trajet devient de plus en plus long.

Quant au prix des billets des différentes classes, il varie dans le rapport de 5, 3, et 2, selon que l'on voyage en 1re, 2e ou 3e classe.

Projet de Timbre-poste international

Il est question de créer un timbre-poste international pouvant circuler indifféremment dans les pays de l'Union postale européenne.

Le Ministre des postes d'Allemagne a fait mettre ce projet à l'étude et dessiner le modèle du timbre; a valeur y serait indiquée dans la monnaie des diverses contrées où il serait admis.

On dit que les États-Unis adhéreraient à ce projet.

Les Russes sur l'Oxus

Le vapeur russe le *Tsar*, commandé par l'amiral Batourine, vient de remonter la plus grande partie de l'Oxus ou Amou-Daria, qui se jette dans la mer d'Aral.

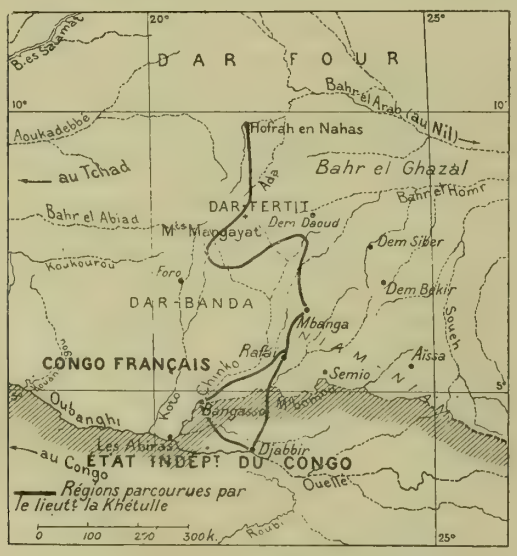
Parti de Karki le 29 septembre, le *Tsar* est arrivé le 14 octobre près de Faïzabad, capitale du Badakchan, sur le Koktcha, affluent de l'Oxus, ayant de beaucoup dépassé le confluent de ce fleuve avec le Kafirnagan. L'amiral russe aurait trouvé jusque-là des fonds de 3 pieds et demi d'eau et ne se serait arrêté qu'en arrivant à un endroit où la profondeur se réduisait à 3 pieds.

Cette pointe le long de la frontière afghane, poussée jusqu'à une distance relativement restreinte des Pamirs (environ 400 kilomètres), n'a pas été sans causer quelque émotion aux Anglais. Leurs journaux constatent avec un regret assez piquant qu'il leur serait malaisé de « faire arriver jusqu'à l'Oxus un simple torpilleur ».

Au Pays des Niam-Niam

Voyage du lieutenant belge de la Kéthulle

Le 16 novembre dernier est revenu en Belgique le lieutenant de la Kéthulle de Ryhove; il achevait un tour de quatre ans au pays des Niam-Niam ou



Zandès, dans le Soudan oriental, à l'extrémité nord de l'État indépendant du Congo.

Parti de Belgique pour Léopoldville le 18 décembre 1890, M. de la Kéthulle avait été, dès le mois d'août suivant, adjoint à l'expédition Van Kerckhove sur l'Ouellé.

Détaché en avant, il alla de Djabbir, en descendant le long de l'Ouellé, jusqu'à Yakoma, confluent de ce fleuve et du Mbomou. Suivant ce dernier dans la direction du nord-est, il atteignit Sandu, endroit où le Chinko vient se joindre au Mbomou.

Là il entra en relations avec le sultan Rafaï, un des chefs les plus puissants de cette région. Ce chef niam-niam l'accueillit amicalement, accepta le protectorat de l'État du Congo et lui offrit de prendre sa résidence comme centre d'opérations. M. de la Kéthulle y laissa en effet un poste et remonta le Chinko, jusqu'à Sango, par 6°30′ de latitude nord.

Revenu chez le sultan Rafaï, il repartit pour une expédition de quatre mois, pendant laquelle il poussa au nord-ouest jusqu'à Bakouma, dans le pays de Dar-Banda, et au nord jusque dans une contrée inconnue, appartenant à la tribu jusqu'ici ignorée des Kreishe. Chemin faisant il concluait des traités avec les chefs et installait même un poste sur le haut Chinko, ou Kpake.

Franchissant la ligne de partage des eaux, il passa dans le bassin du Nil et trouva les sources de l'Ada, une des principales rivières qui forment le Bahr-el-Arab. Il établit un poste sur ce cours d'eau et détacha même une partie de ses hommes jusqu'à Hofrah-en-Nahas, à environ 650 kilomètres au nord de Djablir, son point de départ.

Cette expédition était des plus importantes au point de vue du développement de l'État du Congo. Les nombreux traités signés par le lieutenant de la Kéthulle lui assuraient une sérieuse influence dans ce pays mal connu des Niam-Niam, dont on a peut-être exagéré la férocité, et dans cette région limitrophe des bassins du Nil et du Congo, qui n'avait été encore traversée que par le docteur Potagos en 1876.

Le lieutenant de la Kéthulle, qui semble avoir eu des rapports très agréables avec les indigènes, aurait, paraît-il, trouvé des facilités pour pénétrer jusque dans le Dar-Four et le Ouadaï, avec les caravanes venues de ces royaumes et qui y retournaient. Il crut devoir s'arrêter pour ne pas enfreindre le traité anglo-congolais maintenant caduc, et, revenant sur ses pas, il regagna l'État indépendant. Aujourd'hui M. de la Kéthulle est de retour en Europe et va jouir d'un repos bien mérité.

Ce que deviendra avec la convention récente franco-congolaise le protectorat qu'il a étendu au nord des limites du Congo belge, nous ne saurions le dire. Ce qui restera, à coup sûr, de son œuvre, ce sera d'avoir fixé le cours des affluents mal connus de l'Oubanghi, le Mbomou, le Chinko, le Koto, et les sources d'une branche importante du Bahr el-Ghazal, l'Ada. Il a déterminé avec précision la ligne de partage des eaux des deux grands bassins africains dans cette région, découvert des peuplades nouvelles et passé de longs mois parmi elles. Au point de vue géographique, les resultats de cette mission font le plus grand honneur à M. de la Kéthulle.

Au Bas-Niger

L'aviso français *Ardent*, commandé par le lieutenant de vaisseau d'Agoult et attaché aux stations du Sénégal et de la Guinée, a essayé de remonter le Bas Niger. Il s'est échoué sur un banc de sable, près d'Abo, et non à Onitcha comme on l'a dit d'abord, à 100 milles environ de la mer. La Compagnie anglaise du Niger a promis son concours pour le dégager, mais on n'a pas encore appris que l'opérarion ait pu s'effectuer.

En Corée

La guerre sino-japonaise a attiré l'attention sur les récits des voyageurs en Corée. Voici, d'après eux, quelques traits de mœurs caractéristiques des habitants de ce pays.

Le jeune Coréen est salué à son entrée dans le monde d'une façon toute différente selon qu'il naît garçon ou fille. Garçon, il fait la joie de ses parents, que viennent féliciter leurs amis, il est frotté d'eau-de-vie de riz et revêtu des plus jolis costumes que la situation de sa famille lui permette de se procurer. Une fille est au contraire vue avec dédain. Elle subit dès son entrée dans le monde les conséquences du mépris où sont tenues les femmes dans le « Royaume de la sérénité matinale. » L'enfant est d'abord laissé deux jours à peu près sans nourriture. Il est ensuite nourri au sein, le plus longtemps possible s'il est dans une famille riche, c'est-à-dire jusqu'à six ou sept ans. Chez les pauvres, dès le second mois l'allaitement est secondé par une nourriture composée de crème de riz et de biscuit. Cette nourriture lui est d'ailleurs administrée par une sorte de procédé de gavage. La mère s'applique à tendre, autant que faire se peut, la panse de son nourrisson, dont l'estomac acquiert ainsi une élasticité particulière.

Le Coréen adulte possède en effet, comme beaucoup de peuples exposés à de longs jeûnes, une extraordinaire aptitude à « vivre de privations » et, dans les jours d'abondance, à ingérer une prodigieuse quantité d'aliments : écuellées de riz lavé dans l'eau salée et bouilli, de cette appétissante blancheur du riz cuit par les Orientaux; pot-au-feu ou kimtchi, mélange d'une odeur épouvantable de bœuf bouilli, de navets, d'oignons, de radis, de racines, de fortes épices et d'une sorte de choucroûte; viande de chien; poisson, volontiers très avancé, quelquefois mangé cru, au sortir de l'eau, avec une sauce *soy* très épicée, par quelque noble réduit à pêcher son dîner.

FEMME DE TCHEMOULPO.

Le jeune garçon est élevé soit dans la religion bouddhique, soit dans la philosophie vague de Confucius. Le premier principe de morale est l'amour filial, poussé à l'extrême : c'est ainsi que le fils offrira de subir la peine de son père condamné à la prison. Les gens de condition parlent le chinois, dont le coréen diffère beaucoup.

Très jeunes, les enfants sont fiancés. Le garçon noue alors sur le sommet de la tête la tresse qu'il portait. C'est à cette sorte de chignon que l'on distingue les hommes mariés. Sur le sommet de la tête se pose un vaste chapeau en tronc de cône, à larges bords plats, de crin ou de bambou tressé et laqué. Ce chapeau, le Coréen le garde dehors et dedans et croirait vous insulter s'il l'ôtait en entrant chez vous.

TYPES CORÉENS.

Le reste du costume se compose, pour les hommes, d'une sorte de bas en toile, de pantalons bouffants et d'une jaquette formant jupe. Si vous y voyez, surtout chez un grand personnage, une petite pièce de soie, ne prenez pas cela pour un raccommodage : c'est pour marquer la place où le roi lui fit l'honneur de le toucher.

Les femmes sont vêtues à peu près de même, avec des étoffes de couleur vive, en temps ordinaire. Le blanc est pour tous la couleur du deuil.

Tout cela varie plus ou moins dans le peuple, où la misère est extrême : le pays est des plus pauvres. On en jugera par ce fait qu'il faut 3 000 sapèques, la petite monnaie courante, pour faire la valeur d'un dollar.

A cette misère se joint la saleté. Les Coréens ne se baignent pas. Ils s'entassent dans des maisons grossièrement construites, composées d'un rez-de-chaussé surélevé, dont on chauffe le plancher par-dessous dans les temps froids.

Les femmes font toute la besogne domestique et ne sont guère plus considérées, même au point de vue légal, que des bêtes de somme. Elles se voilent la figure, et les femmes nobles vivent presque cloîtrées. Au crépuscule, un coup de cloche ordonne aux hommes de rentrer chez eux, mais les femmes peuvent encore circuler librement. Le Coréen prend alors son repas du soir, fume, joue et boit considérablement. S'il en a les moyens, il s'enivre volontiers. Ce penchant ne l'empêche pas d'être habituellement doux et d'humeur sociable, et il est difficile d'imaginer un langage d'une politesse plus fleurie que le sien. Sous ce rapport du moins, les Coréens pourront rivaliser avec les Japonais, dont la civilité grammaticale est poussée jusqu'au raffinement.

Sur les Côtes de l'Alaska

Visiter les fiords de la Norvège et pousser jusqu'au cap Nord est devenu pour le touriste d'Europe une simple excursion. Il en est maintenant de même en Amérique d'un voyage sur les côtes de l'Alaska, et la mode en a si bien pris, que du mois de mai au mois de septembre de grands paquebots partent périodiquement de San Francisco avec un chargement complet de curieux. Voici la photographie de l'un d'eux, *the Queen*, véritable hôtel flottant, où se trouvent réunis tous les éléments de confort, qui nous mène aux endroits pittoresques et s'y arrête complaisamment pour laisser le loisir d'admirer et de descendre à terre.

Après avoir touché à Victoria, capitale de l'île de Vancouver, *the Queen* navigue entre les milliers d'îles de la Colombie anglaise et le littoral, incontestablement un des plus beaux que l'on puisse voir, dominé par des montagnes abruptes, et couvertes de forêts, découpé par des fiords innombrables.

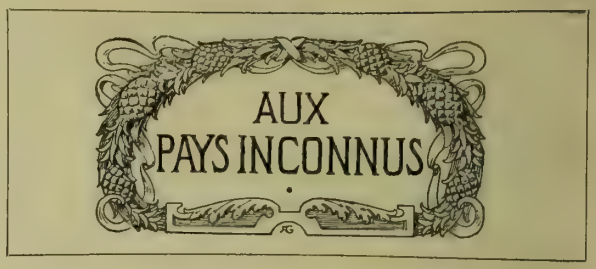
Au fort Wrangel, on fait escale pour visiter les indiens Tlinkits ou Koloches, dont les nobles ornent leur maison d'immenses pieux sculptés, ou *totems*, rappelant les emblèmes de la famille et de la tribu.

On débarque aussi à Juneau, pour visiter les importantes mines d'or de Treadwell. Puis le navire vous mène non loin de là au pied du glacier de Takku, dont les glaces touchent à la mer, formant une sorte de falaise de près de 2 kilomètres de large. On voit encore un autre glacier, le Muir, au fond d'un fiord capricieux, enserré par les contreforts des Alpes du Saint-Elie. Le Muir est un des plus vastes glaciers du monde, entouré d'un immense amphithéâtre de montagnes, d'où neuf glaciers secondaires viennent se joindre à lui.

C'est le point le plus septentrional de cette excursion, qui ne monte pas jusqu'aux parages plus dangereux de l'Alaska proprement dit.

Pour les amateurs de pittoresque, c'est une des plus belles que l'on puisse faire, et elle sera du goût de tous ceux qui aiment les fiords norvégiens.

LE STEAMER « THE QUEEN ».



Expédition américaine au Pôle Nord

Un syndicat de savants et de riches négociants américains s'est formé en vue d'une nouvelle expédition au Pôle Nord. Un de ses délégués est venu cet hiver en Angleterre consulter M. Trevor Battye, qui a acquis, au péril de sa vie, l'expérience des contrées boréales.

Le syndicat fait en ce moment construire un bateau, pour lequel on ne regardera pas à la dépense. La coque présentera aux pressions extérieures une résistance considérable. Sans être d'une largeur excessive, elle aura presque la solidité d'un bloc d'acier plein.

L'intérieur sera aménagé d'après toutes les données de la science moderne, de façon à emporter et conserver la plus grande quantité possible de viande fraîche, de légumes et de fruits. Toutes les précautions contre le scorbut seront prises. On devra toutefois emporter des conserves, car l'expédition sera, paraît-il, approvisionnée pour sept ans.

Le vaisseau fera route au nord par le détroit de Davis et la baie de Baffin, sous le commandement d'un officier supérieur de la marine des États-Unis. Le départ aura lieu au printemps prochain. Les explorateurs, qui, croyons-nous, procéderont sans hâte, mais avec méthode, se sont promis d'atteindre le Pôle avant la fin du siècle.

Au Pôle Nord Magnétique

Le Pôle Nord de la Terre se déplace, paraît-il, et, comme un simple touriste, est en train d'accomplir une sorte de voyage circulaire dont l'itinéraire a été savamment calculé par les astronomes.

Son voisin, le Pôle magnétique, suit son exemple. Mais comme il est plus abordable, on va envoyer d'Amérique le professeur Langley pour déterminer l'endroit où il se trouve actuellement. En 1831, John et James Ross l'avaient rencontré par 70° 5′ de lat. N. et 99° de longit. O. (de Paris), sur la côte occidentale de la presqu'île de Boothia Felix. On le soupçonne d'être aujourd'hui dans les environs de la pointe Nelson, au sud de la Terre de Banks, c'est-à-dire à 1 000 kilomètres environ du point qu'il occupait il y a soixante-quatre ans.

Le Doyen des Facteurs

Il y a tant de gens aujourd'hui qui entreprennent sans prétexte ou à peu près les courses les plus extravagantes, qu'on peut signaler aux marcheurs de profession un émule vraiment digne d'intérêt : c'est un vieux facteur rural d'Herbignac, nommé Igneau. Dans les longues tournées quotidiennes de sa carrière, il a parcouru environ seize fois la valeur du tour du monde.

Le Tour du Monde à Pied

MM. Field et Louden

Messieurs Edwin R. Louden et Herbert G. Field sont deux jeunes Anglais, l'un de vingt-cinq ans, l'autre de dix-neuf. Le 10 octobre dernier ils sont partis de Londres, de leur pied léger, avec un petit paquet de linge, un revolver, un appareil photographique et leur bourse vide.

Ils vont aller ainsi autour du monde, à pied, gagnant leur vie au jour le jour, au hasard des circonstances. Leur but est de voir le vaste univers, d'écrire un livre au retour, et sans doute aussi de faire parler d'eux.

Ils ont été mouillés, au début, par les brouillards et les pluies de leur pays natal. Ils ont vécu à l'aventure, parfois de quelques fruits pris en maraude, et une meule de foin leur fut, un soir, un gîte délicieux.

Pour traverser de Douvres à Calais, il leur a fallu mettre une partie de leurs affaires « au clou ». Entre Calais et Paris, ils ont, chemin faisant, repassé des couteaux, donné de la « copie » à quelques gazettes locales, déchargé des sacs de pommes de terre et rincé des bouteilles.

A Paris, ils distribuèrent des prospectus et firent quelques articles de journaux. Malheureusement l'un d'eux, M. Field, est tombé malade et a dû renoncer à poursuivre son voyage. Son compagnon a continué seul, ce qui a dû lui être assez pénible ; il est pourtant reparti, plein d'entrain, le 12 décembre, et il a couché à Versailles le jour même. Depuis il a passé par Étampes, Orléans, Tours et Angoulême.

Il se dirige ainsi vers l'Espagne, qu'il traversera de part en part, jusqu'à Gibraltar. Passant de là en Afrique, il longera le littoral jusqu'à Alexandrie, visitera la Palestine, et, par la Perse, gagnera les Indes.

C'est dans ces lointaines contrées, où les échos de la presse ne parviennent guère, que commenceront pour lui les véritables difficultés. Il ne faut pas se le dissimuler : dans nos pays elles ont été singulièrement diminuées par la complaisance des journaux et des personnes qu'intéresse son entreprise. Mais en somme M. Francisque Sarcey, — car Louden visitant Paris n'a pas omis de visiter M. Sarcey, — M. Sarcey, cette fois encore, a raison lorsqu'il se demande : « Un pauvre diable, très inconnu, aurait-il trouvé les mêmes facilités et les mêmes prévenances ? »

A Travers l'Atlantique

Excentricité américaine. Une dame de New York a, paraît-il, la passion des traversées sur l'Atlantique. Chaque fois qu'un nouveau paquebot entre en service, elle s'empresse de prendre passage à bord. Sans doute elle se plaît à constater lequel de ces « lévriers des mers » détient le record de la vitesse et du confort.

Le plus curieux, c'est que les héritiers de cette fantaisiste voyageuse se sont émus de voir tant de dollars passer aux compagnies de bateaux et lui ont intenté un procès en vue de la faire interdire.

En Chasse

Départ de M. et de Mme Scheibler pour l'Érythrée

A la fin de novembre, M. Scheibler s'est embarqué à Gênes, sur le *Singapore*, à destination de Massaouah, où il compte entreprendre une campagne de grandes chasses. L'expédition durera environ quatre mois et parcourra les vastes territoires compris entre Massaouah, Agordat et Kassala. Un arsenal de carabines et de revolvers, plusieurs milliers de cartouches, font partie du bagage de M. Scheibler. Il emmène M. Bonomi fils, pour préparer les peaux des animaux tués, et M. Ferrari, pour photographier les épisodes de ses chasses. Ce qui paraît plus extraordinaire, c'est que Mme Scheibler accompagne son mari dans cette excursion cynégétique, qui ne sera peut-être pas sans dangers, ni, à coup sûr, sans fatigues.

Hans Sachs-Forschungen. — *Festschrift zur vierhundertsten Geburtsfeier des Dichters.* Publié par A. L. Stiefel. Nuremberg, 1894, in-8.

On sait qu'au commencement de novembre dernier, les Allemands ont fêté à Nuremberg le 4e centenaire du maître cordonnier Hans Sachs. Il s'est produit naturellement autour du vieux poète et chanteur populaire un vif mouvement d'érudition, qui a abouti à la rédaction d'un beau livre de 472 pages. C'est un ouvrage purement scientifique, composé d'une série d'articles intéressants, surtout pour les philologues, métriciens, historiens de la langue et de la littérature allemandes. La plus longue de ces études, due à M. Stiefel lui-même, peut contribuer utilement à enrichir le Folklore allemand. L'auteur y examine et y compare minutieusement les sources des fables, farces et contes populaires que Hans Sachs s'est appropriés en les rajeunissant. Par la confrontation des textes, on distingue ce qui revient à l'antiquité, aux chroniques du Nord, au vieux fonds germanique, et au poète lui-même.

Maurice Grandjean. — *A travers les Alpes autrichiennes.* Tours, Mame, 1893, in-4, 287 pages.

Relation d'un voyage commencé à Innsbruck et terminé à Trente. L'auteur a successivement descendu la vallée de l'Inn jusqu'à Kufstein, puis le Pinzgau ou vallée de la Salzach, il a remonté ensuite le sillon de la haute Drave ou Pusterthal ; enfin, il a parcouru les vallées de l'Eisack, de la Rienz et de l'Adige supérieur, auxquelles le col du Brenner donne une si grande importance. C'est dire qu'il a vu en détail cette région des Alpes orientales où se font les communications entre la Bavière et l'Autriche d'une part, et la plaine du Pô de l'autre. Là, depuis des siècles, l'élément germanique se trouve en lutte, pour la langue, les mœurs et la domination, avec l'élément italien. M. Grandjean décrit avec charme les Alpes calcaires, les imposants aspects de la région dolomitique, les paysages enchanteurs du Trentin et des environs du lac de Garde. Chemin faisant, il remue beaucoup de vieux souvenirs historiques, nous raconte l'histoire des châteaux dont on voit les ruines au sommet des pics déserts, et surtout nous apporte une abondante moisson de légendes, sombres ou gracieuses, qui donnent à sa relation un attrait particulier.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Fouilles Archéologiques en Grèce et dans l'Orient Hellénique

II

Instituts archéologiques étrangers établis en Grèce. — L'École américaine et l'École anglaise. — L'École allemande. — L'École française d'Athènes.

Il s'en faut de beaucoup que le budget de la Grèce et celui de la Turquie suffisent à couvrir les frais de toutes les fouilles qui se font sur le sol de la Grèce ancienne. Les sommes considérables que l'archéologie grecque absorbe chaque année viennent de l'étranger. Dans cette œuvre commune, qui a réuni et comme réconcilié sur le terrain de la science les principales puissances du monde entier, la France a pris tout d'abord une place éminente, et c'est d'elle que nous parlerons ici le plus longuement ; mais il est juste de signaler aussi les efforts des autres Etats, les missions permanentes ou temporaires entretenues par eux, pour le plus grand bien des études archéologiques.

Il existe aujourd'hui à Athènes, à côté de l'Ecole française, qui est la plus ancienne de ces fondations, trois écoles ou instituts étrangers : l'École allemande, qui est une branche de l'ancien *Institut archéologique de Rome*, l'Ecole anglaise et l'École américaine.

Ces deux derniers établissements datent seulement d'une dizaine d'années l'un et l'autre, et ils ont, entre autres traits de ressemblance, ce caractère commun, que l'Etat n'a pris aucune part à leur fondation : dus à l'initiative de sociétés privées, ils reçoivent aussi d'elles leurs subsides annuels. Cette origine ne les empêche pas d'offrir toutes les garanties d'une institution durable : ils possèdent chacun, sur le penchant méridional du Lycabette, une maison suffisamment vaste pour loger, avec le directeur, les six ou sept membres qui composent la mission. Le voisinage, sans parler de la communauté de langue, établit entre les deux écoles un lien étroit. Leurs travaux sont d'ailleurs tout à fait distincts.

L'Ecole américaine a attaché son nom d'abord à des fouilles et à des voyages en Asie Mineure, puis à des explorations archéologiques dans la Grèce propre : en Attique, elle a découvert le site et les restes du dème célèbre d'Icaria, et déblayé le théâtre de Thoricos; en Béotie, elle a étudié la topographie de Platée et de plusieurs autres villes (Anthédon, Thisbé); en Eubée, elle a fait d'importantes trouvailles à Erétrie; enfin, dans le Péloponnèse, les fouilles de Sicyone, de Sparte et surtout d'Argos ont donné lieu à de belles et savantes publications.

L'Ecole anglaise a commencé, elle aussi, par jeter son dévolu en dehors de la Grèce propre : c'est à Chypre d'abord qu'elle a entrepris des fouilles méthodiques, qui ont pu enrichir du moins quelques vitrines du musée de Londres; elle a depuis lors exploré en Grèce le site fort intéressant de l'ancienne Mégalopolis, où plusieurs monuments d'une architecture nouvelle et originale ont été mis au jour et publiés avec luxe.

TEMPLE DE HÈRA A ARGOS.
(Fouilles de l'École américaine.)

L'Ecole allemande, qui va compter bientôt vingt ans d'existence, et qui publie depuis sa fondation un recueil archéologique des plus estimés, a en Grèce des racines profondes, soit que la monarchie du roi Othon ait laissé après elle des souvenirs durables, représentés encore aujourd'hui par d'anciennes familles bavaroises, soit plutôt que l'Allemand, mieux que l'Anglais et l'Américain, mieux que le Français peut-être, s'accoutume facilement à vivre hors de chez lui, adopte sans peine les mœurs et les usages du pays qu'il habite, et se mêle volontiers à la société qui l'entoure. Les jeunes docteurs allemands qui viennent pour un an ou deux à Athènes y prolongent souvent leur séjour : directeurs et élèves semblent moins pressés que nous de regagner la mère patrie. L'État, il est vrai, n'assure à ces jeunes savants aucun poste officiel en Allemagne, et plusieurs n'ont pu trouver même en Grèce des occupations avantageuses. Quelques-uns n'ont pas hésité à rester au service du gouvernement grec, pour contribuer soit aux fouilles, soit à l'organisation des musées.

C'est ainsi que les membres de l'École allemande ont pris une part active à presque toutes les recherches archéologiques qui se sont faites en Grèce depuis vingt ans. Enumérer leurs travaux serait résumer les dix-neuf volumes de leur publication trimestrielle, les *Mittheilungen des deutschen Archaeologischen Instituts in Athen* : si aucune campagne de fouilles, conduite par eux, n'a eu l'éclat des fameuses explorations d'Olympie et de Pergame, du moins peut-on signaler avec honneur les recherches faites, dans ces dernières années, au Théséion, au théâtre de Dionysos, au Pnyx, et, en dehors d'Athènes, à Sunium, à Corinthe, à Thèbes.

Les gouvernements russe et italien n'ont eu jusqu'à ce jour en Grèce que des missions archéologiques d'un caractère provisoire. L'un et l'autre trouvent sur les bords de la mer Noire ou dans la Grande-Grèce un terrain assez riche pour former et exercer les jeunes archéologues qu'attire l'étude de l'antiquité grecque. D'autres Etats enfin, comme l'Autriche ou la Belgique, ont envoyé quelquefois des savants à Athènes; mais ces missions temporaires ne se distinguent pas de celles que peut obtenir de son gouvernement tout particulier qui a qualité pour faire en Grèce des études ou des recherches spéciales.

L'Ecole française d'Athènes est assez bien connue en France, au moins par son côté pittoresque, si j'ose m'exprimer ainsi, et par l'éclat de ses principales découvertes : le grand public se rappelle encore *la Grèce contemporaine* d'Edmond About, cette piquante comédie de mœurs, où figure le vieux domestique de l'Ecole, Pétro, et où est peinte, en quelques traits d'une vérité admirable, la vie charmante des membres de l'Ecole, à la ville et surtout en voyage.

Dans cet ordre d'idées, le livre de M. Gaston Deschamps, *la Grèce d'aujourd'hui*, a initié le lecteur français aux jouissances que peut éprouver, sur cette terre classique, un jeune *Athénien*, ami des voyages et de la nature, spectateur attentif aussi à toutes les manifestations de la vie grecque.

Quant aux fouilles célèbres de l'École, personne n'a oublié le nom de Beulé et ses travaux sur l'Acropole. Depuis cette époque déjà lointaine, les champs de fouilles se sont multipliés : il suffit de rappeler ici la nécropole de Myrina, près de Smyrne; Délos, l'île sacrée, qui depuis vingt ans a vu presque chaque année venir à elle, comme en une *théorie* pieuse, les membres de l'Ecole suivis de leur cortège d'ouvriers; puis Tégée et Mantinée dans le Péloponnèse, Thespies, le Vallon des Muses et le temple d'Apollon Ptoos en Béotie, Delphes enfin, qu'il a fallu découvrir sous les ruines d'un village moderne, et qui a livré à l'heureuse sagacité de M. Homolle, avec le plan de son sanctuaire, quelques spécimens incomparables d'architecture et de sculpture archaïque!

(A suivre.) A. HAUVETTE.

A Travers l'Afrique de l'Est à l'Ouest

Le Lieutenant Comte de Götzen[1]

Cliché Fitz-Leude et Cie, à Berlin.

M. DE GOTZEN. (1890)

Le comte de Götzen vient de traverser l'Afrique, en partant de la côte orientale, un peu au nord de l'île de Zanzibar, et en arrivant à la côte occidentale par le Congo.

Né le 12 mai 1866, à Scharfeneck (Silésie prussienne), le comte Gustav-Adolf de Götzen compléta à Kiel, à Paris et à Berlin ses études commencées à Francfort-sur-le-Mein. En 1887, il entra comme second lieutenant au 2e régiment de uhlans de la garde, à Berlin. Envoyé à Rome comme attaché militaire de l'ambassade d'Allemagne, il s'y lia avec le médecin de l'ambassade d'Autriche, le docteur Erhardt, et il fit avec lui son premier voyage en Afrique. Ils explorèrent la région du Kilima Ndjaro et firent le premier relevé topographique du fleuve Oumba, tributaire de l'océan Indien.

De retour en Allemagne, le comte de Götzen passa en 1892 par l'école de guerre. En même temps il complétait ses connaissances topographiques et astronomiques en vue du grand voyage qu'il vient d'accomplir, dans un but exclusivement scientifique et désintéressé; s'il a voulu en effet suivre ses goûts de chasseur et d'explorateur, c'est à sa fortune qu'il en a demandé la satisfaction, et c'est toujours à ses frais qu'il a voyagé.

L'expédition fut organisée sur un assez grand pied. Un médecin et un naturaliste, les docteurs von Prittwitz et Kersting, en firent partie. Elle comptait à son départ de Pangani, le 19 octobre 1893, 518 personnes, dont 33 soldats d'escorte. Deux éléphants, amenés des Indes dans le but de remplacer au besoin les porteurs, durent être envoyés à la côte après une expérience de quelques jours, où on les trouva plus gênants qu'utiles.

Le comte de Götzen suivit d'abord l'itinéraire de Baumann, de Pangani à Mghéra. Il se dirigea de là vers le mont Gouroui (3500 mètres environ). En mars 1894, par l'Irangi, le Mbalou et le Meatou, il atteignait, au sud du lac Victoria, Oussirombo, où les Pères Blancs ont fondé une mission.

Mais laissons la parole au lieutenant de Götzen pour raconter la suite de son voyage[1] :

« Au commencement de mai j'ai traversé le Nil-Kaghéra (tributaire du lac Victoria), à l'endroit à peu près où Stanley a marqué sa colline d'observation sur la « Carte de la Forêt ». Du Kaghéra je dirigeai ma marche assez directement vers les monts Virounga. Le nom d'Oufoumbiro désigne un pays attenant au plus oriental des volcans et quelquefois la montagne elle-même. Kisigali est l'appellation du pays avoisinant le pic le plus central. Les Ouanyarouanda désignent les cônes montagneux, en allant de l'est à l'ouest, par les noms suivants : Oufoumbiro, Virounga, Karissimbi, Navounge et Kirounga-tcha-gongo, ce qui veut dire : « le lieu du sacrifice ». De loin je reconnus, à une forte flamme, que cette dernière montagne était un volcan en activité.

« Avant d'y parvenir nous dûmes traverser deux fois le Nyavarongo, qui est certainement la plus grande des rivières qui forment le Kaghéra. Il jaillit sur le bord oriental de la grande tranchée du centre africain, décrit un ample arc de cercle presque jusqu'au volcan Virounga, et se joint ensuite à un cours d'eau plus petit, l'Akenyara, qui doit s'élargir à plusieurs endroits, en forme de lacs. En descendant de ce versant oriental, qui se dresse souvent à une altitude de 2800 mètres, j'arrivai, en allant droit au sud du Kirounga-tcha-gongo, dans la plaine. Il m'avait fallu une marche de trois jours, en frayant ma route à travers la forêt, pour gravir la montagne.

« Le bord du cratère principal, d'après la constatation du point d'ébullition de l'eau et un calcul provisoire fait à l'aide des tables de Regnault et Jordan, est à une hauteur de 3420 mètres. Ce cratère est bien le plus superbe et le plus imposant qu'on puisse voir. En se tenant au bord, on domine un cirque d'environ 1 kilomètre et demi de diamètre, avec des parois de 300 mètres, d'une pente de 80 degrés. Au fond la surface du sol est plane, d'un jaune brun, et marbrée, et

1. Nous devons la plupart des éléments de cet article à M. le professeur von Danckelmann, de la Société de Géographie (*Gesellschaft für Erdkunde*) de Berlin. Qu'il nous soit permis de le remercier ici des renseignements qu'il a bien voulu nous adresser, avec une notice rédigée par la famille même du comte de Götzen.

1. Extrait d'une lettre au professeur von Danckelmann.

il s'y trouve, aussi régulièrement taillés que par la main de l'homme, deux orifices. De celui qui est le plus au nord, dont le diamètre peut mesurer de 100 à 150 mètres, s'échappe une vapeur à reflets roussâtres, accompagnée de détonations semblables à des coups de tonnerre, à des intervalles irréguliers. Je crois que nous avons affaire là à un lac de lave.

« Sur le penchant occidental de la montagne, il doit y avoir, à en juger par la flamme que l'on aperçoit, une autre bouche d'éruption, mais il me fut impossible d'arriver jusque-là à travers l'épaisse forêt vierge.

« Au pied même du Kirounga-tcha-gongo s'étend vers le sud le lac Kivou, d'où le Rousisi doit se rendre dans le Tanganyika. Son niveau est à 1 500 mètres d'altitude. Il ne doit pas être beaucoup plus petit que le lac Albert-Édouard; nous avons campé à son extrémité nord et nous avions tout à fait l'impression d'être au bord de la mer. Même par temps clair on ne peut rien apercevoir de son bord occidental et méridional, et un fort ressac vient se briser contre ses roches de lave.

« Le littoral occidental est encore sous la domination du *Kigéré* ou roi de Rouanda. C'est de ce côté qu'est la frontière des Oualegga. Les chasseurs d'éléphants du roi sont des Batoua; ce sont des hommes très bien développés et nullement des nains.

« Dans l'Est-Rouanda je reconnus encore un lac de 60 à 80 kilomètres de long sur 2 à 5 de large, du nom de Mohasi. L'Est-Rouanda est du reste de beaucoup le plus riche, tandis que l'Ouest-Rouanda, situé dans l'État du Congo, a trop le caractère des hautes montagnes.

« Le Kigéré s'en est laissé imposer par ma petite armée, et je voyage sans être trop inquiété.

« La pointe nord du lac Mohasi est là où est marqué le Kisege de Stuhlmann, dans la carte ethnographique d'octobre 1893. Il s'étend de là vers le sud-est. Les lacs Oso et Kivou n'en forment peut-être bien qu'un seul. »

Dans une lettre postérieure de quelques mois, le comte de Götzen revient sur cette traversée des montagnes et raconte la suite de son voyage :

« La résolution de ne pas revenir par l'est, écrit-il, mais de me frayer une route vers la côte ouest, fut prise environ à mi-chemin. Il me parut trop ennuyeux de refaire encore l'itinéraire de l'est, et surtout je cédai à la tentation de franchir la ligne de partage des eaux entre l'océan Indien et l'Atlantique. Personne d'entre nous n'a eu à se repentir de cette décision, car nous trois, Européens, nous sommes bien portants et dispos, et nous espérons rentrer en Europe peu après le nouvel an[1].

« Le roi Louabigiri m'a laissé pénétrer en paix dans son pays de Rouanda; les combats dont le bruit a pu parvenir à la côte orientale se sont réduits à une surprise tout à fait insignifiante. Louabigiri exerce dans le Rouanda un pouvoir absolu, avec un système de gouvernement bien ordonné. Le pays est très beau et d'une surprenante fécondité. C'est en tout cas pour l'Allemagne une possession de grande valeur.

« Le Rouanda n'est qu'un pays de montagne. Des volcans Virounga (et non Mfoumbiro), le plus occidental seul est en activité. D'anciens torrents de lave ont coulé jusque dans le lac Kivou, qui est très profond.... Pour la délimitation de frontière, ce lac aura évidemment une importance considérable.

APERÇU DE L'ITINÉRAIRE DU COMTE DE GOTZEN, DE PANGANI A MATADI, A TRAVERS L'AFRIQUE.

« De hautes forêts de bambous d'Afrique couvrent ensuite, de la plus pittoresque façon, les cimes arrondies de la ligne de partage des eaux entre l'Afrique orientale et le bassin du Congo. Quant au lac Oso marqué sur les cartes, il n'existe pas. L'Oso est un affluent de la Lowa (Loua ou Looua), que je traversai pour faire route sur Kibonge (Kiroundou). Je pus établir la limite de la forêt et traverser la « terrible » forêt vierge, reconnue par Stanley. Je la trouvai essentiellement différente à cet endroit; cependant mes pertes de monde y furent considérables.

« Au Congo la guerre avec les Arabes est achevée; la paix et la tranquillité y règnent.

« Je trouvai partout, de la part de l'État du Congo, le plus aimable accueil.... »

En effet, après avoir descendu la Lowa jusqu'au fleuve, le comte de Götzen était presque en pays civilisé. De Stanley Falls, il n'eut plus qu'à descendre le Congo en bateau. A son passage à la Nouvelle-Anvers ou Bangala, une réception enthousiaste l'attendait. Enfin de Léopoldville le chemin de fer l'amenait à Matadi, au mois de décembre dernier.

Pour des explorateurs venant de traverser le Rouanda et la fameuse forêt vierge, cette dernière partie du voyage n'était plus qu'une promenade.

Les renseignements géographiques rapportés par le lieutenant de Götzen et dont ses lettres ne donnent que les grandes lignes, semblent devoir être d'un haut intérêt. Ils fixeront la délimitation encore obscure du bassin du Congo et du Nil.

Retenons donc la promesse de l'explorateur d'établir à son retour une carte de la partie nord-ouest de l'Afrique orientale allemande et une carte de la forêt vierge du centre africain.

1. M. de Götzen est en effet passé à Paris la semaine dernière, avec son compagnon, le docteur von Prittitz.

Cimetière Punique à Carthage

Le P. Delattre, connu pour ses fouilles à Carthage, avait trouvé, il y a quelques mois, un grand tombeau punique près du Serapeum. Son attention ayant été attirée de ce côté, il y a fait pratiquer des fouilles qui ont amené l'ouverture de plus de quatre cents tombes, enfouies à des profondeurs variant de 4 à 40 mètres.

La découverte de cette vaste nécropole est des plus importantes pour la topographie de l'ancienne Carthage. Mais surtout au point de vue archéologique

TOMBEAU PUNIQUE A BYRSA.

on a recueilli des pièces du plus grand intérêt, figurines de divinités égyptiennes, statuettes et vases de style grec archaïque, des bijoux à profusion, scarabées, amulettes, etc., et enfin nombre de masques funéraires carthaginois en terre cuite, dont un exemplaire avait été communiqué à l'Académie des Inscriptions au mois de novembre dernier.

Pour donner une idée du contenu de ces tombes, disons que dans une seule d'entre elles on a trouvé : un vase noir de fine terre cuite, une coupe de terre rouge avec des ornements linéaires blancs, le pied d'un vase analogue, un brûle-parfums en argile brune, une lampe punique, quelques coquilles, une hachette de bronze, deux vases d'albâtre, des scarabées, des figurines d'Anubis et de Phtah, et quelques objets d'ornement en argent et agate.

Le Singe Anthropomorphe des Indes néerlandaises

Au cours de recherches faites depuis 1891 dans les Indes néerlandaises, pour établir une collection paléontologique de Java et de Sumatra, un médecin militaire, M. Dubois, a trouvé le crâne, une molaire et un os de la cuisse d'un singe anthropomorphe fossile. Cet animal, qui paraît plus voisin de l'homme que les types connus jusqu'à présent, a été baptisé *Pithecanthropus erectus*.

Il existe actuellement quatre espèces de singes anthropomorphes, c'est-à-dire d'un type se rapprochant de la forme humaine : le gorille, qui habite l'Afrique occidentale, et dont la taille atteint 1 m. 70; l'orang, que l'on trouve à Sumatra et à Bornéo et qui est un peu moins grand (1 m. 35); le chimpanzé, vivant sur la côte de Guinée et dans l'Afrique centrale, de stature assez élevée (1 m. 50); enfin le gibbon, dont il existe plusieurs espèces aux Indes anglaises et néerlandaises, et dont la taille moyenne est de 1 mètre.

Physiologiquement ces singes ne diffèrent de l'homme que par des caractères anatomiques secondaires, tels que l'opposition du pouce aux autres doigts aux membres inférieurs. Chacune des pièces de leur squelette est cependant facile à caractériser, et elles sont nettement distinctes des pièces correspondantes du squelette humain. Ces singes, lorsqu'ils marchent, ont le corps légèrement incliné en avant, sauf le gibbon, qui se tient plus droit, mais, à beaucoup d'égards, est plus éloigné de l'homme que les trois autres genres.

L'homme, presque sûrement, ne saurait descendre d'aucun des genres cités plus haut, quoiqu'en apparence il paraisse s'en rapprocher.

Mais le groupe des singes anthropomorphes, dont les espèces subsistantes semblent en voie de disparition rapide, a pu comprendre certaines variétés encore plus voisines de l'homme, et susceptibles, dans l'hypothèse darwinienne, d'en être la souche.

Le *Pithecanthropus* récemment découvert près de Juloung-Agoung est vraisemblablement une forme disparue de ce groupe d'anthropomorphes plus voisins de nous. Il faut noter cependant que l'on n'a trouvé que des fragments de son squelette. Le caractère de la station verticale, tiré de la forme de son fémur, le rapproche de l'homme, mais nous avons indiqué qu'il existait aussi chez le gibbon, qui, au contraire, par beaucoup d'autres caractères, s'éloigne plus que les autres de l'espèce humaine.

La découverte du *Pithecanthropus erectus* est donc un fait géologique intéressant, mais rien ne

permet d'affirmer que l'on tient dès aujourd'hui la forme de transition entre l'homme et l'ancêtre que d'aucuns voudraient lui attribuer.

M. Goujon

Cliché communiqué par M. Pomel.

M. GOUJON.

Dans notre précédent article sur l'œuvre de M. de Brazza, nous avons eu plusieurs fois à citer le nom d'un de ses lieutenants, M. Alphonse Goujon.

Il ne lui a manqué que de naître en Afrique pour y avoir passé sa vie. En effet, il fut amené en Algérie dès l'âge de sept ans, et il fut élevé presque comme un Arabe, dans la tribu de Si-Smaïl, agha d'Ouargla. Aussi lui fut-il facile de devenir interprète primé et administrateur des communes mixtes.

Après avoir été un moment chef de cabinet du préfet d'Oran, il entra dans les cadres des commis des directions de l'intérieur, à Libreville, en 1889, et devint sous-chef en 1891.

Ce fut alors, en décembre de la même année, qu'il fut appelé à suivre M. de Brazza dans la Haute-Sangha[1].

En mars 1892, il fut envoyé en reconnaissance à Djambala, où il séjourna pour étudier le pays. En présence de l'hostilité des indigènes, il fut chargé de mener diverses opérations militaires et s'attacha comme allié Dangorro, chef indigène de Gaza, où un poste avait été créé et placé sous ses ordres.

Lorsqu'au mois de juillet 1893 M. de Brazza s'en alla chercher des secours, ce fut à Goujon qu'il laissa la direction des affaires en son absence. Pendant les derniers mois de cette même année, il mena vigoureusement, avec trente miliciens et des auxiliaires indigènes, la guerre entreprise contre Masiepa, et le battit.

Il avait fait ses preuves d'habileté et d'énergie : en janvier 1894 il fut envoyé comme négociateur auprès d'Abou ben Aïssa, émir de Ngaounderé.

Il avait été nommé entre temps administrateur colonial de 1re classe (6 novembre 1893), et lorsque M. de Brazza dut songer à rentrer en Europe, il lui confia, le 25 mai 1894, l'administration du district de la Sangha.

Malgré six ans de séjour au Congo, Goujon a accepté de continuer l'œuvre d'organisation commencée. D'une énergie souvent mise à l'épreuve, craint et respecté des sauvages et des musulmans, auxquels il s'impose par son double titre de *taleb* et de chef de guerre, il saura certainement la mener à bien.

1. Voir la carte de cette région dans *A travers le Monde*, n° 1, p. 5 (Mission Clozel).

Mission Russe en Abyssinie

Le 7 décembre dernier partait de Saint-Pétersbourg une mission russe organisée par les soins de la Société Impériale Russe de Géographie. On compte parmi les membres de cette expédition deux voyageurs, déjà connus, qui la dirigeront : l'un, N. S. Léontief, officier aux gardes, a exploré en Asie Centrale la région de la Perse, des Pamirs et de l'Inde septentrionale ; l'autre, le docteur Yélisseief, qui a parcouru une partie du monde, l'Égypte, la Palestine, la Tunisie, le Sahara, la Laponie, l'Asie Mineure, le Japon, s'était mis en route, en octobre 1893, pour le Dar-Four, mais, attaqué par les Mahdistes, il avait dû rebrousser chemin.

Ils emmènent avec eux le capitaine d'artillerie K. S. Svyagin, un religieux, Jefreff, et un interprète abyssin, Ras-Lig-Redda.

La mission doit présenter au Négus Ménélik une adresse de la Société Impériale de Géographie, et lui offrir de nombreux présents. Elle se propose l'étude scientifique du pays et de la race, mais il n'est pas impossible qu'elle ait en même temps un but politique ou religieux. Il y a en effet une certaine parenté, quoique assez éloignée encore, entre l'Église orthodoxe et l'Église d'Abyssinie. Cette dernière, de communion copte, reconnaît l'autorité du patriarche d'Alexandrie.

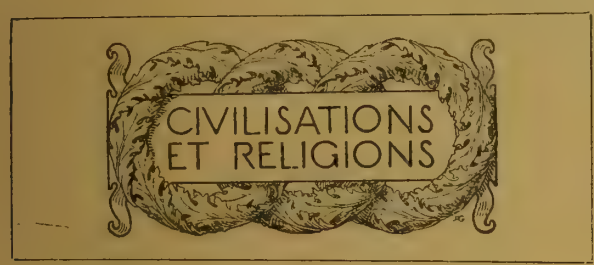
Les voyageurs se sont embarqués le 1er janvier (20 décembre, style russe) à Odessa et sont arrivés le 10 à Alexandrie. Ils doivent de là se rendre à Suez et s'y embarquer pour Aden. De là il leur sera aisé de gagner Obok. C'est en effet de cette terre française qu'ils ont fait choix comme point de départ, malgré les périls de la région mal connue qui sépare notre colonie de l'Abyssinie.

L'expédition estime, dit-on, que son voyage durera environ deux ans.

Au Siam

On sait qu'une mission française et qu'une mission anglaise sont actuellement en route pour se joindre sur les frontières du royaume de Siam et délimiter l'État-tampon créé par les derniers traités.

Est-ce la fréquentation des Européens ou les succès des Japonais qui ont inspiré le roi de Siam ? En tout cas le roi Chulalongkorn veut imiter le Mikado et vient de convoquer pour une date très rapprochée une assemblée destinée à donner au pays des lois et une constitution.



La Mission Apostolique de l'Oubanghi

C'est à Mgr Augouard que l'on doit l'établissement de la première mission sur l'Oubanghi.

Engagé volontaire en 1870, Mgr Augouard consacra ensuite sa vie à l'évangélisation des peuplades africaines. C'est ainsi qu'il passa dix-sept ans comme missionnaire au Gabon, qu'il organisa plus tard au Congo les missions de Brazzaville et de Saint-Louis sur l'Oubanghi.

INDIGÈNE BOUNGOU[1].

Dès le lendemain de son sacre comme vicaire apostolique, il avait songé à en fonder une autre, au cœur de ces contrées de profonde sauvagerie, jusque dans ces pays d'anthropophages où les féroces Boungous viennent encore d'attaquer un de nos postes.

Au mois de janvier 1893 il partit, avec un religieux, le P. Remy, pour Banghi, où était installé un poste français. Le but de ce voyage était de racheter quelques jeunes esclaves, de se faire confier quelques enfants, pour les emmener à Brazzaville et les ramener six mois plus tard, instruits dans notre langue et évangélisés. Les Banziris en prêtèrent deux assez facilement. Les Bondjos eurent plus de peine à se laisser persuader, mais n'en furent que plus surpris lorsqu'un an après on les leur ramena sans les avoir mangés.

En effet, le 12 janvier 1894, Mgr Augouard, le P. Remy, le P. Sallaz et le F. Germain reprenaient avec leurs ouailles le chemin de Banghi. La mission fut établie à 3 kil. du poste, non sans avoir eu à surmonter de nombreuses difficultés. Au milieu même de ces travaux, Mgr Augouard, remontant encore plus loin sur le fleuve, à 100 kilomètres environ au delà, au poste des Ouaddas, en ramenait quatre enfants à la mission de Banghi, qui reçut le nom de Saint-Paul des Rapides.

Avant de songer à évangéliser, il fallut d'abord se défendre contre les anthropophages, Bondjos et Bouzérous. On y parvint à force de vigilance, puis à force de patience les religieux ont appris aux indigènes à les considérer comme des blancs plus pacifiques et moins redoutables que les autres. La cloche de la mission et les fusées tirées le jour de l'Assomption ont, paraît-il, fait sur les nègres une impression profonde. Du reste un voyageur américain a déjà constaté l'effet des feux d'artifice et voudrait en voir l'emploi se vulgariser, pour le plus grand étonnement des natifs. La lanterne magique, employée par quelques missionnaires protestants, aurait aussi le don de frapper vivement leurs imaginations enfantines.

INDIGÈNE BOUNGOU.

TYPE DE L'OUBANGHI.

Depuis la fondation de Saint-Paul des Rapides le P. Remy a fait quelques excursions chez les Ndris, les Banziris et les Langouassis, et il en a rapporté l'espérance de les christianiser assez facilement, — relativement, bien entendu, car il faut un véritable courage et une inlassable persévérance pour mener à bonne fin cette œuvre de civilisation et de relèvement moral. Un renfort a dû parvenir à la mission au mois d'octobre dernier.

Quant à Mgr Augouard, il avait dû rentrer en France au milieu de l'année dernière, pour refaire sa santé. Ce n'est pas à nous qu'il appartient de faire son éloge ni de dire avec quel zèle il a toujours servi la France. Nous aimons mieux rappeler une appréciation venant d'une personne plus autorisée : « Dès la première heure de notre établissement au Congo, la France a trouvé dans Mgr Augouard un serviteur dévoué. A Brazzaville, lors de notre occupation, Mgr Augouard était là. Quand Stanley vint y planter le drapeau de l'État du Congo, il a prêté un grand secours au petit poste laissé par M. de Brazza. » On voit que depuis ce temps Mgr Augouard n'a rien perdu de son ardeur apostolique et patriotique.

TYPE DE L'OUBANGHI.

1. Les quatre types boungous que nous reproduisons ici ont été gravés d'après les documents qui nous ont été obligeamment communiqués par le journal *l'Illustration*.

Monnaies du Mahdi et du Khalife Abdullah

Le faux prophète du Soudan et son successeur Abdullah el-Taotchi ont fait frapper un certain nombre de pièces nouvelles en argent. Leur poids varie de 1 gr. 10 à 23 gr. 55 et leur valeur de 1 à 20 piastres, mais leur alliage est en général d'un titre assez bas, et l'une de ces monnaies, de la valeur nominale de 20 piastres, renferme 4/5 de cuivre.

Les monnaies du Mahdi portent en général deux dates : l'une celle de l'hégire du Prophète, l'autre celle de l'ère du Mahdi lui-même, correspondant à l'année 1297 des Musulmans (1880-81 de l'ère chrétienne).

Le successeur du Mahdi, voulant probablement rompre avec la tradition de son prédécesseur, a supprimé la deuxième date et s'en est tenu à l'ère du Prophète.

Presque toutes ces pièces ont été frappées à Omdourman. Elles ne portent pas le nom du Mahdi ni du Khalife. Une d'elles présente l'inscription : *Par ordre du Mahdi*; une autre, d'Abdullah : *Que sa victoire soit glorifiée.*

Il ne semble pas qu'il existe de pièces d'or ni de cuivre d'un type analogue. La pièce de cotonnade continue dans le Soudan à tenir lieu de monnaie de billon.

Nouvelle Pièce Abyssinienne

Le négus Ménélik n'a pas cru devoir, comme le Mahdi, se contenter de demander à ses propres graveurs la nouvelle monnaie qu'il désirait. Il s'est offert le luxe de la faire frapper en France et d'y faire placer son effigie. Il y figure de profil, coiffé d'une sorte de tiare à trois couronnes, surmontée de la croix.

Au revers est un lion passant, regardant de face, coiffé de la même mitre que le prince, et tenant de sa patte gauche un étendard, dont la hampe se termine par une croix. En le voyant, on ne peut s'empêcher de penser à certaines vieilles pièces de France, mais le bon roi saint Louis serait bien surpris de retrouver sous ce déguisement peu chrétien l'agnel mystique gravé au revers de ses coins.

Tel est le nouvel écu destiné à circuler dans le pays des nègres en même temps que les tablettes de sel gemme d'un usage courant comme menue monnaie.

Johannesburg

La Golden City de l'Afrique du Sud

De Cape-Town à Johannesburg, 69 heures de chemin de fer, avec tout le confort d'un train d'Europe, wagons-restaurants et wagons-lits. La distance parcourue est de 1 014 milles, c'est-à-dire un peu plus de 1 620 kilomètres. Après avoir traversé les vastes espaces du Cap et de la République d'Orange, où les habitants sont rares, où l'on ne rencontre que de loin en loin des sortes d'oasis cultivées, après avoir traversé le Vaal, on arrive dans une ville de 50 000 âmes, où les portiers d'hôtels vous guettent à la gare, où l'on trouve, à la sortie, des tramways et des fiacres, quitte à rencontrer un peu plus loin le chariot d'un Boer, conduit par des Cafres et traîné par une vingtaine de bœufs.

A cet endroit il n'y avait rien avant 1887. Depuis cinquante ans on savait bien qu'il y avait de l'or dans le Transvaal, mais les recherches n'avaient pas été poussées sérieusement. Une première tentative d'exploitation, en 1884 et 1885, amena la fondation de Barberton. Elle fut suivie d'un échec. Une seconde fut plus heureuse. En 1887, Johannesburg était créée et 3 millions d'or étaient extraits dès la première année. La production suivit une progression constante, passant de 3 à 20, 34, 44, 65, 110 millions, pour atteindre en 1893 le chiffre respectable de 134 millions. Un krach terrible, après les spéculations effrénées de 1888-89, n'a entravé que momentanément les affaires. Une nouvelle tentative d'exploitation toute récente à Buluwayo semble avoir été suivie d'une déception.

C'est donc à Johannesburg qu'affluent tous les chercheurs d'or. Ils se répandent de là dans le Witwatersrand. C'est dans ce plateau montagneux, s'étendant de l'est à l'ouest sur une longueur de 65 kilomètres environ, d'une altitude de 1 700 mètres, dénudé, sans arbres, sans eau, qu'on a découvert depuis 1885-86 toutes les mines et les champs d'or actuellement en activité. Tout le monde peut en savoir les noms en consultant la cote de la Bourse ou les prospectus financiers, qui promettent aux gens crédules et d'âme naïve des dividendes aussi extravagants que peu certains.

La ville n'est pas d'aspect fort artistique, cela va de soi. Le temple en est la Bourse, à laquelle on a donné, par une conception bizarre, un aspect Renaissance. Le culte de l'or laissant encore, paraît-il, quelque place à d'autres cultes, des églises de toutes les sectes ont surgi de terre.

Sauf après les averses violentes de la saison des pluies, de décembre à février, une poussière intense, opaque, soulevée par le vent, rend la promenade fort désagréable, et la ville manque d'eau pour l'abattre. Le climat d'ailleurs n'a rien d'excessif et est assez sain. On prétend cependant qu'il n'est pas favorable à l'Européen pour y faire souche.

Les rues sont larges, les places très amples, et le marché immense. Quant aux maisons, ce sont des constructions basses, les unes en briques crues, les autres en tôle ondulée, ornées de vérandas. Un certain nombre de cottages se sont élevés, à l'anglaise, entre cour et jardin. L'absence de bois a beaucoup gêné pour la construction, et actuellement encore on reçoit d'Amérique des portes et des fenêtres toutes prêtes pour la pose.

Un cottage se loue 15 à 20 livres sterling (la livre sterling vaut 25 francs) par mois; une chambre dans un *Boarding house*, 8 à 10 livres. Il y a des hôtels, des clubs, des magasins de nouveautés à la dernière mode, tout cela éclairé à la lumière électrique. Toutes ces commodités reviennent d'ailleurs fort cher. Si la viande ne coûte guère que 65 centimes et le sucre 50 centimes la livre, en revanche le beurre est hors de prix; un verre de whisky revient à 1 fr. 25, un verre de bière du pays à 60 centimes et une bouteille d'*export-bier* à plus de 4 fr. Tout compte fait, on dépense le triple ou le quadruple de ce qu'il faudrait en Europe, à confort égal.

Les gens qui viennent là n'y regardent pas, du moins les aventuriers. Ce que le hasard leur a fait gagner rapidement, souvent ils le dépensent de même, en boissons, dans les cafés-concerts, au théâtre et aux courses, car il y a des courses là où il y a des Anglais, même à Gibraltar!

A Johannesburg d'ailleurs, c'est l'élément anglais qui domine, et l'anglais est la langue des affaires. Le hollandais est la langue officielle, de la vie politique, à laquelle n'ont point accès les immigrés. Et non sans raison, semble-t-il, sans quoi les Boers du Transvaal se verraient rapidement submergés par l'afflux britannique. Il leur suffit, sans plus leur accorder, de les laisser emporter *leur* or, et de cet or ils tâchent d'en ressaisir le plus possible en écrasant de droits l'importation des machines, des vêtements et denrées étrangères indispensables, et en faisant payer fort cher les concessions de mines et de terrains. Et sans doute on trouvera qu'ils n'ont pas tout à fait tort de vouloir demeurer maîtres chez eux.

A bicyclette autour du Monde

Miss Londonderry

Après l'échec de l'Américain Paul Jones, qui paria, il y a quelques mois, de faire le tour du monde, en un an, en partant sans argent et en ramassant 5000 dollars en route, voici qu'une de ses compatriotes tente la même aventure.

Miss Londonderry a été choisie comme champion par un de ses compatriotes qui soutenait que ce tour de force était possible à une personne énergique. Sur sa tête est engagé un pari de 20000 dollars, dont 10000 lui reviendront si elle réussit.

Miss Annie Londonderry est âgée de vingt-cinq ans, docteur en droit et journaliste à Boston. Dans son voyage elle doit gagner 5000 dollars. De plus il lui faut accomplir le trajet total en seize mois, à dater du 25 juin 1894, en parcourant à bicyclette un minimum de 16000 milles, soit 25750 kilomètres.

Miss Londonderry a dû commencer par apprendre à monter, car elle n'avait jamais jusqu'alors enfourché une machine. Après quoi elle trouva un industriel qui lui fit cadeau de 500 dollars et d'une bicyclette, à condition qu'elle s'en servirait exclusivement. Un fabricant de pneumatiques souscrivit à des conditions analogues.

Au mois d'octobre elle atteignait Chicago et en repartait le 14 pour New York. Elle a passé à Paris au mois de décembre dernier et en est repartie le 30 pour Marseille. De là, elle s'embarquera, dit-on, pour Bombay.

L'exercice presque quotidien de la bicyclette lui a fait perdre 8 kilos. Elle a eu en Amérique des trajets pénibles, où, faute de bonnes routes, elle roulait sur la voie du chemin de fer, ce qui est original, mais n'est guère praticable que dans ce libre pays.

Quant à ses moyens de subsistance et de gain, il faut reconnaître qu'ils se réduisent presque uniquement à des procédés de publicité : conférences, vente de photographies, de souvenirs, de poignées de main même! petits prospectus attachés à ses vêtements, etc. A Paris, elle aurait voulu prendre part à une course de fond de cinq jours, mais sa qualité de femme l'en a fait exclure, et elle a dû se contenter d'un modeste emploi au Salon du Cycle, où ses performances un peu trop masculines n'ont pas eu le pouvoir d'attirer beaucoup l'attention.

Souhaitons-lui de réussir, mais constatons que le succès prouvera surtout, en même temps que sa force de résistance physique, l'admirable puissance de la réclame. Tout le monde ne trouverait pas comme elle, à New York, un hôtelier pour vous loger et vous nourrir au prix de 15 cents par jour!

Alpinisme d'Hiver

Les courses en montagnes ont été de mode cet hiver. Nous ne voulons pas parler seulement de l'excursion organisée au milieu de janvier sous la direction de M. Stéphane Juge, et qui, partant de Chambéry, passait par la Grande Chartreuse, Grenoble, le Bourg-d'Oisans, Briançon et le Mont-Genèvre, pour aboutir à Turin et revenir par la Maurienne ; mais nous entendons de véritables ascensions.

C'est ainsi que, le 18, la section de l'Isère du club Alpin a dû gravir, en *raquettes*, le Grand-Galibier (3242 mètres). La section des Alpes-Maritimes a dû faire l'ascension de la Madone de Fenestre et du Gelas (3135 mètres).

Deux alpinistes italiens avaient fait le projet de passer le jour de l'an sur la Grigna, à 2300 mètres. Nous ignorons s'ils ont persévéré dans cette idée, mais deux Parisiens, MM. Riquet et Lebel, ont réussi, dans les premiers jours de janvier, à monter au sommet du Prarion, en Savoie, malgré la neige qui le couvrait.

Vers la même époque, quatre alpinistes, dont une dame, MM. Jacot et leur sœur, et un Hollandais, M. Hennequin, ont gravi le Tœdi (3624 mètres), dans les Alpes de Glaris. Le 29 décembre au soir, ils avaient couché au Staffel supérieur de la Sandalp. Le lendemain, pour atteindre la cabane du club, située sur le Tœdi, ils durent marcher de 8 h. 40 du matin à 9 h. 15 du soir.

Une forte chute de neige les contraignit de passer là trois nuits, et on les crut perdus. Mais le jeudi 3 janvier, ils purent quitter leur refuge à 9 h. 45 et revenir à la Sandalp, où ils couchèrent et d'où ils regagnèrent le Thierfeld le lendemain matin.

Ils avaient réussi à passer là-haut le 1er janvier, mais leur séjour au sommet, malgré la splendeur des montagnes en cette saison, a dû leur paraître un peu long. Ils avaient du reste des vivres en suffisance, en ayant emporté pour six jours.

Ce genre de sport n'est pas à la portée de tous les ascensionnistes, et il a fallu toute l'expérience et l'endurance de ceux-ci pour y réussir.

Annuaire de la Suisse pittoresque et hygiénique. 4e édition, 1894-1895. Paris, Firmin-Didot, in-16.

Petit guide excellent et fort intelligemment rédigé, à l'usage des touristes et des personnes qui vont demander à la Suisse les nombreux avantages qu'elle offre, tant pour la beauté de ses paysages que pour la pureté de son atmosphère et de ses eaux. On y trouve des renseignements intéressants sur le climat, les ressources hydro-minérales, les moyens de transport de la Suisse, et surtout un répertoire très complet et très précieux des bains, stations climatiques et belles excursions qu'elle offre au voyageur. Un court appendice, conçu de la même manière, est consacré aux stations hivernales de la Méditerranée. Enfin de fort jolies gravures complètent et éclairent le texte.

Cl. Madrolle. — *De la Casamance en Guinée.* Paris, Le Soudier, 1894, brochure in-8, 90 p.

Cette conférence, faite en novembre 1893 à la Société de Géographie commerciale, résume les observations de l'auteur sur les peuples qui habitent les bords de la Casamance et du Cachéo, Ouolof ou Mandingues, et sur les Foulahs de la Guinée. Elle se lit aisément; une carte très détaillée de la Sénégambie et des Guinées, et un court tableau de renseignements divers sur l'Afrique occidentale sont joints au récit.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Fouilles Archéologiques en Grèce et dans l'Orient Hellénique

III

L'École française d'Athènes (*Suite*). — **Les architectes Grands Prix de Rome, associés aux fouilles de l'École. — Comment se fait l'apprentissage d'un Athénien.**

Fondée en 1846 par M. de Salvandy, l'Ecole française d'Athènes a changé depuis lors plutôt dans son esprit que dans ses règlements : aujourd'hui, comme dans le principe, elle se compose essentiellement d'un directeur nommé pour six ans, et de six membres, désignés, à raison de deux par an, pour une période de trois années.

Le directeur, choisi par le ministre de l'Instruction publique sur la présentation de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, peut être prorogé dans ses fonctions : c'est ainsi que le premier directeur, M. Daveluy, est resté à la tête de l'Ecole depuis la fondation jusqu'à sa mort, arrivée en 1867. Après lui sont venus MM. Émile Burnouf, de 1868 à 1875, Albert Dumont, de 1875 à 1878, Paul Foucart, de 1879 à 1890, et enfin M. Th. Homolle. Le rôle du directeur consiste dans l'administration de l'Ecole et dans la direction des travaux entrepris par les élèves, dans la surveillance des fouilles confiées à leurs soins.

Ceux-ci, en effet, arrivent à Athènes déjà prêts à y faire des recherches personnelles ; le concours qui leur ouvre les portes de l'Ecole est une garantie suffisante de leur préparation aux études qu'ils doivent y poursuivre. Ce concours, qui a lieu chaque année à Paris vers la fin d'octobre, est accessible à tous les jeunes gens qui, âgés de moins de trente ans, ont acquis le grade d'agrégé ou de docteur ès lettres.

En fait, l'Ecole normale fournit le plus grand nombre des *Athéniens*; mais il n'y a pas là pour elle de privilège : des docteurs, comme M. Émile Gebhart, se sont fait recevoir, sans le titre d'agrégé; d'autres étudiants, tout récemment encore, après avoir fait leurs études d'agrégation à la Sorbonne, ont été admis à concourir et nommés membres de l'Ecole sans être normaliens.

Il n'est pas impossible que les cas de ce genre se renouvellent plus encore à l'avenir : les études qui se font depuis vingt ans surtout à Athènes prennent de plus en plus le caractère de travaux archéologiques, historiques et épigraphiques, pour lesquels il ne suffit pas d'avoir une forte préparation classique. Le temps n'est plus où le premier agrégé des lettres allait, pour ainsi dire, de droit à Athènes.

Il faut, avec une vocation particulière pour les recherches minutieuses de l'archéologie, des connaissances spéciales qui diffèrent sensiblement de celles qu'exigent les différents programmes d'agrégation. Une année d'études à Paris, entre l'agrégation et le départ pour la Grèce, est aujourd'hui une condition très favorable au succès des candidats, normaliens ou autres, qui abordent le concours de l'École. Ainsi peuvent-ils, dans la composition écrite qui leur est demandée, et dans l'épreuve orale qu'ils subissent devant un jury composé de membres de l'Académie des Inscriptions, faire voir les connaissances précises qu'ils possèdent déjà sur toutes les branches de la science qu'ils vont cultiver.

ÉCOLE FRANÇAISE D'ATHÈNES.
Dessin de Berteault, d'après une photographie.

Aussitôt nommé, le nouveau membre de l'Ecole, muni d'une lettre de recommandation du ministre des Affaires étrangères pour tous les agents français à l'étranger, se rend en Italie, où il séjourne trois mois environ. Pendant la plus grande partie de ce séjour, il habite à Rome la Villa Médicis, comme hôte de l'Académie de France, avec les *Grands Prix de Rome*, peintres, sculpteurs, architectes, graveurs et musiciens.

Parmi ces artistes, les architectes seuls reçoivent un supplément d'indemnité pour visiter la Grèce : ils viennent alors à l'Ecole d'Athènes, et prennent part, s'il y a lieu, aux fouilles, au même titre que les *Athéniens* eux-mêmes. Cette camaraderie des architectes et des *Athéniens* est des plus fécondes pour leurs travaux : elle les initie réciproquement à des connaissances qu'ils ignorent, et complète leur instruction spéciale.

C'est là, on le voit, pour un jeune homme, un moyen détourné, mais presque sûr, d'arriver à faire des fouilles en Grèce. Avis aux élèves de l'Ecole des Beaux-Arts!

Ajoutons, pour être complet, que souvent l'architecte amène avec lui en Grèce un camarade d'atelier, qui l'accompagne dans ses voyages. Sans aucune mission officielle, et sans aucun des privilèges qui s'attachent au titre de *Prix de Rome*, ces jeunes gens peuvent profiter de leur voyage beaucoup mieux qu'ils ne feraient comme simples touristes, et il arrive qu'ils se rendent aussi fort utiles.

Les deux nouveaux *Athéniens*, après avoir visité Naples et la Sicile, débarquent ordinairement au Pirée, où les anciens vont solennellement les recevoir.

On les conduit de là, en voiture, par la grande route poudreuse où chantent encore les cigales, jusqu'à la rue d'Hermès et à la rue d'Athéna, d'où l'on gravit la pente septentrionale du Lycabette. C'est là, dans un terrain jadis presque désert, aujourd'hui entouré de nombreuses maisons, que s'élève l'Ecole française, grande bâtisse sans style, maladroitement tournée pour recevoir en plein le vent du nord : la vue du Parnès aride et déchiqueté ne compense pas celle de l'Acropole et de la mer, qu'il faut aller contempler de la terrasse à l'italienne qui forme le toit.

Telle qu'elle est cependant, on aime l'Ecole, avec sa belle bibliothèque, son musée, son petit salon et sa salle à manger hospitalière, sans parler de ces modestes cabinets d'étude où souffle à travers les croisées mal jointes le terrible *vourias*!

Quelques semaines plus tard, on a fait connaissance avec l'Acropole et les musées; on a parcouru la ville moderne, avec ses belles places et son *agora*, qui ne rappelle plus que de loin les bazars turcs : on ressent le désir de se mettre au travail. Autrefois l'Académie demandait un mémoire dès la première année, mémoire hâtif, fait en trois ou quatre mois : un sage règlement a supprimé cette formalité.

Mais le mémoire de première année ne nous empêchait guère de nous initier tout de suite à la vie de voyages et de fouilles. Moins d'un mois après mon arrivée (on m'excusera de citer ici des souvenirs personnels), j'avais parcouru une partie de l'Attique avec plusieurs de mes anciens; j'avais couché sur la dure dans des *khanis*, goûté du vin résiné, baragouiné du grec moderne, et assisté déjà à de subtiles négociations entre notre doyen Paul Girard et un paysan malin qui proposait des fouilles dans un terrain dont il se disait propriétaire. Le brave homme, pour nous allécher, avait apporté jusqu'à l'Ecole, à Athènes, un magnifique poisson, pêché par lui dans les eaux pures de l'Euripe : la négociation cependant n'aboutit pas.

Cette première expérience me fit entrevoir les exigences et les roueries des indigènes en matière de fouilles : se faire acheter fort cher un terrain qui ne rapporte rien, sous prétexte qu'on y trouvera des antiquités, telle est l'illusion intéressée qu'entretient plus ou moins chez tous les paysans grecs un amour immodéré du lucre!

(*A suivre.*) A. HAUVETTE.

Dans l'Ile de Bornéo

(1894)

Les Docteurs Büttikofer et Molengraaff[1]

Photographie Jonker, à Leyde.

Dr BÜTTIKOFER. (1850).

La grande île de Bornéo n'a pas été encore explorée complètement. La pénétration à l'intérieur, en dehors des voies naturelles fournies par les rivières, est extrêmement difficile. Il faut se frayer un chemin à travers des forêts où les lianes forment d'inextricables réseaux. Le sol, souvent marécageux, émet des miasmes insalubres. Enfin les indigènes de l'intérieur, les Dayaks, bien différents des Malais de la côte, sont restés des sauvages dangereux, et même on les accuse encore de cannibalisme.

En somme, personne encore n'a réussi à traverser Bornéo de l'ouest à l'est, ou inversement.

C'était le but que se proposaient MM. Büttikofer et Molengraaff, et nous verrons qu'ils ont dû légèrement modifier leurs projets, et qu'un seul d'entre eux a pu persévérer dans l'entreprise. Ce n'est pourtant ni l'expérience ni le courage qui leur faisaient défaut, car ni l'un ni l'autre n'en sont à leurs débuts.

Suisse de naissance, M. J. Büttikofer montra de bonne heure de grandes dispositions pour les sciences naturelles et devint assistant au musée zoologique de Leyde. En 1880, il partit pour le continent noir avec un Hollandais, chasseur émérite, M. Sala. Pendant plus de deux ans, ils explorèrent les territoires dépendant de la République de Libéria, en étudiant la faune et la flore. M. Büttikofer fut enfin forcé, par l'insalubrité du climat, la mort de son compagnon, et l'hostilité des indigènes, de retourner en Europe, où il rentra, épuisé par les fièvres, au printemps de 1882. Il retourna cependant dans l'État de Libéria en 1886, pendant huit mois, pour compléter ses observations antérieures et prendre des photographies du pays et des habitants. Il rapporta de ces deux voyages un ouvrage plein de renseignements précieux qu'il publia sous le titre de *Reisebilder aus Liberia*. De retour à Leyde, il s'adonna surtout à l'ornithologie et étudia particulièrement la faune des Indes néerlandaises. Cette spécialité le désignait tout naturellement pour faire partie de la mission organisée en 1893 par le gouvernement hollandais pour une exploration scientifique à l'intérieur de Bornéo.

C'est à titre de géologue que M. G. A. T. Molengraaff fut appelé à se joindre à cette même expédition. Élève de l'université de Leyde, il avait accompagné, en 1885, ses maîtres, les professeurs Suringar et Martin, dans un voyage aux îles Curação, Oruba, Buen-Aire, Saint-Martin et Saint-Eustache. Il passa un mois dans cette dernière île, d'ailleurs fort petite : il l'explora méticuleusement pour y compléter les investigations géologiques de Sainte-Claire-Deville en 1847. Il devint, peu après, professeur de géologie à Amsterdam. A l'automne de 1890 il se rendit dans le Transvaal, où il fit une étude sérieuse des terrains aurifères, notamment du fameux Witwatersrand, où sont exploitées aujourd'hui tant de mines d'or, tout autour de Johannesburg.

L'expédition hollandaise dont MM. Büttikofer et Molengraaff étaient les chefs scientifiques les plus autorisés se réunit à Pontianak, sur la côte occidentale de l'île, au mois de février 1894. Elle commença par remonter en bateau à vapeur le Kapoeas et son affluent, le Mandaï, jusqu'à Nanga-Kalis. Il fallut ensuite recourir aux sampans des indigènes pour atteindre Nanga-Raoen, près du mont Tiloeng (1 112 m.), où l'on arriva le 4 mars.

Phot. van der Heyden, à Amsterdam.

Dr MOLENGRAAFF.

Ce village de Nanga-Raoen, comme la plupart des villages dayaks, se compose de deux uniques maisons, mais d'une longueur considérable. La plus grande repose sur 568 pieux, l'élevant à 5 mètres au-dessus du sol. Elle a environ 150 mètres de long et abrite 39 boxes, où habitent autant de familles.

Le 10 mars, le Dr Büttikofer se dirigeait vers le Lyang Koelong, auquel il trouvait une hauteur de 1 135 mètres, sensiblement inférieure à celle que lui assignent les cartes. Il y découvrit une

1. Nous devons la plupart des renseignements sur l'expédition et la carrière scientifique de MM. Büttikofer et Molengraaff à l'obligeance du professeur R. Horst, de Leyde. Nos lecteurs l'en remercieront avec nous

grotte des plus étendues, où il établit son quartier général. « On y pourrait loger, écrivait-il, une compagnie de soldats, et je n'ai jamais trouvé une demeure si spacieuse, où j'aie pu avoir ainsi toutes mes aises. La

TOMBEAU D'UN CHEF DAYAK.

forêt, à nos pieds, formait notre domaine de chasses, plein de ravines et de rochers entassés.

« De la muraille de montagne qui nous domine, tourbillonnent de nombreuses et superbes cascades, qui tombent dans les bois, et là on trouve quantité de traces de rhinocéros. »

Le temps était mauvais et la température relativement peu élevée. M. Büttikofer tomba malade. Il se remit rapidement. Le 31 mars, il gravissait le sommet de la montagne, « qui forme une sorte de plateau boisé, où s'enchevêtrent les racines sorties de terre, les souches et les branches; une mousse particulière couvre tout, si épaisse qu'un tronc d'arbre paraissant avoir l'épaisseur d'un homme sous ce vêtement parasitaire n'est pas en réalité plus gros que le doigt ». On comprend combien il est difficile de se frayer un chemin au milieu d'une semblable végétation. D'ailleurs, si la flore est riche et d'un type spécial, la faune n'offrit rien de remarquable à cet endroit.

Tandis que le Dr Büttikofer poursuivait ses recherches sur le Lyang Koeloeng, son collaborateur le Dr Hallier explorait un sommet voisin moins élevé, le Lyang Gagang, et le Dr Nieuwenhuis se tenait dans les environs de Nanga-Raoen.

Après un séjour de six semaines dans cette région, la mission se réunit à Poetoes Sibau pour explorer encore les rives du Kapoeas. Mais le Dr Büttikofer renonça à franchir la ligne de partage des eaux et à descendre vers l'est. Il revint donc à son point de départ, Pontianak, au mois d'octobre dernier, ramenant une nombreuse série de spécimens zoologiques, parmi lesquels 616 oiseaux et 106 reptiles et amphibies.

Cette région du Kapoeas n'était pas d'ailleurs complètement inconnue, et notamment un Français, M. Maurice Chaper, y avait fait, d'août 1890 à mars 1891, un voyage assez considérable, entrepris surtout dans le but de renseigner l'industrie sur les produits du pays.

Quant au Dr Molengraaff, il parcourait les mêmes régions montagneuses, et y faisait une récolte géologique des plus intéressantes, telle, paraît-il, que jamais Européen n'en a pu faire de semblable, étant donné que le pays pouvait passer pour totalement inconnu sous ce rapport. Déjà au mois d'avril dernier il avait réuni plus de 1 400 échantillons géologiques.

Il ne s'arrêta pas en si belle voie, et si nous n'avons pas encore les détails de la fin de sa campagne, nous savons qu'il se hasarda à franchir les montagnes et à redescendre vers le sud-est, dans la direction de Bandjirmassin, où il est arrivé à la fin de l'année, traversant ainsi la plus grande partie de cette île d'une pénétration si difficile.

Le Docteur Kückenthal

Un autre voyage dans l'intérieur de Bornéo a été accompli, presque à la même époque, par le Dr W. Kückenthal, professeur à l'université d'Iéna, au cours d'une mission zoologique dont l'avait chargé la Société des sciences naturelles de Francfort-sur-le-Mein. Parti au mois d'octobre 1893, le Dr Kückenthal a visité la plus grande partie de l'archipel Asiatique, Java, les Moluques, Célèbes, etc.

La partie de Bornéo qu'il a explorée est dans la moitié nord, soumise à l'Angleterre, la principauté de Sarawak, et particulièrement le bassin du Baram, dont il a remonté le cours pendant 60 milles environ. Le pays est bas et marécageux, couvert de forêts vierges. Dans l'eau les sangsues, dans l'air les moustiques, pullulent. La faune est assez riche cependant pour faire oublier ces inconvénients.

Dans cette région, habitée par des indigènes qu'il appelle Long-Kiputs et que l'explorateur trouve plus rapprochés du type mongol que du type malais, il est aussi de mode d'abriter sous un seul toit la population entière d'un village.

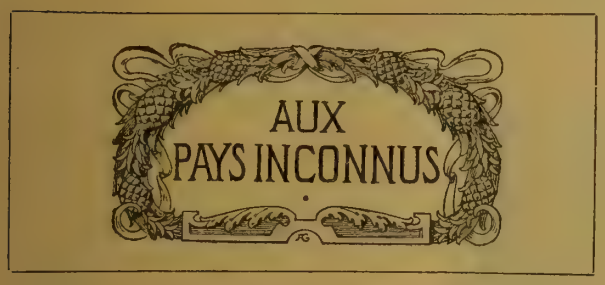
D'autres indigènes, les Batuh Blah, sur un affluent du Baram, sont les survivants dégénérés d'une race en voie de disparition. Ils observent, pour la sépulture des morts, la singulière coutume de les garder chez eux jusqu'à la décomposition, puis ils les placent dans l'intérieur d'une colonne de bois qui est plantée toute droite en terre.

Il y aurait, tout à fait à l'intérieur, une autre population, la véritable race aborigène, qui ne connaîtrait même pas l'art de se bâtir une maison et qui se servirait de flèches empoisonnées.

De tout cela il résulte que bien des problèmes

RIVIÈRE DE BANDJERMASSIN.

ethnographiques restent encore à étudier à Bornéo. Mais il faut d'abord arriver jusqu'aux indigènes, et, au fond de leurs bois, il n'est rien moins que facile de les atteindre.



Au Pays des Maures Trarzas

Photographie Ladrey, Paris

M. DONNET. (1867).

M. Gaston Donnet a essayé, l'année passée, de traverser l'extrémité occidentale du Sahara, de Saint-Louis au Maroc. Comme journaliste, il s'était occupé de questions coloniales et s'y était intéressé. Il avait suivi les cours spécialement destinés aux voyageurs que font chaque année, au Muséum d'histoire naturelle de Paris, les professeurs les plus distingués. En 1893 il obtint une mission subventionnée de l'État, et le Conseil municipal de Paris affecta une certaine somme à l'entreprise.

Cependant le Ministre de l'Instruction publique, M. Spuller, refusa de lui accorder les fonds qu'il sollicitait, lui représentant que le Sahara subissait à ce moment l'influence des agitateurs marocains et n'offrait aucune sécurité. Nous verrons que l'événement a donné raison au ministre.

Malgré ces avertissements, le 5 février 1894, le jeune explorateur[1] s'embarquait avec un de ses amis, M. Henri Bonnival. Le 19 ils arrivaient à Saint-Louis et ils préparèrent aussitôt leur caravane. Ils évitèrent de lui donner un aspect trop inquiétant. Ils ne prirent avec eux qu'un interprète, Mohamed Amar, trois laptots ouolofs et un chamelier maure, tous armés cependant de fusils Gras. Des chameaux leurs servaient de monture et portaient leur pacotille, qui semble avoir été insuffisante pour les besoins d'une semblable entreprise.

M. de Lamothe, gouverneur de Saint-Louis, leur avait donné une lettre de recommandation pour le chef des Maures Trarzas et leur avait assuré la protection d'un marabout influent dans l'Adrar, Syr-Sadibou.

Dès le début, l'expédition se heurta à des difficultés. Ayant quitté Saint-Louis dans les premiers jours d'avril, et à peine arrivés chez les Trarzas, les voyageurs reçurent de l'émir Ahmet Saloum le conseil d'attendre l'hiver pour partir vers le Tiris, dans le Rio de Oro, avec une caravane de Maures. L'insuffisance des marchandises emportées ne permettait pas à M. Donnet de rester si longtemps inactif. Il passa outre et repartit vers le nord.

A chaque pas, les explorateurs recevaient des avertissements les engageant à se méfier des Ouled-Delim, qui leur barraient la route du Rio de Oro et étaient, en ce moment, dans un état particulier d'effervescence. Ils atteignirent cependant Portendik et poussèrent toujours plus au nord, à une assez faible distance de la mer. Ce fut une marche pénible, dans le désert, où l'on ne trouvait que rarement de l'eau croupie. Les chameaux étaient épuisés.

Un désaccord survenu avec les Elib força les voyageurs à se replier vers la côte. Ils durent abandonner là leurs montures, prendre de force une barque de pêcheurs, s'y embarquer avec leurs marchandises et longer le rivage, sur le banc d'Arguin, jusqu'à Agadir, village de pêcheurs de la tribu des Oulad-bou-Seba. Ils purent à quelques heures de là se procurer six nouveaux chameaux, mais ils ne purent se former une escorte pour les accompagner jusqu'au Rio de Oro. Les Ouled-Delim terrorisaient toute la contrée, déjà agitée par la mort du sultan du Maroc.

Force fut donc de renoncer à la marche en avant. Le retour était presque aussi malaisé, étant donnés les derniers rapports avec les Elib.

Il fallut prendre un détour : s'enfoncer d'abord vers l'est, puis revenir vers Portendik et la côte en contournant le terriroire des tribus mal disposées, à travers l'Akchar et l'Inchiri. Cet itinéraire ne fut pas suivi sans difficulté. La caravane faillit être pillée. Elle parcourut des régions arides, brûlées de soleil, sans trouver d'eau une fois pendant quatre jours. Pour comble de disgrâce, M. Bonnival tomba assez gravement malade, ainsi qu'un des laptots.

Cette pénible retraite s'acheva au mois de juillet, où la petite caravane atteignit enfin Saint-Louis. A la fin d'août M. Gaston Donnet était de retour en France.

S'il n'a guère accompli que la première partie du voyage qu'il s'était proposé, il s'est pourtant avancé à près de 600 kilomètres au nord de Saint-Louis. Quant aux renseignements scientifiques qu'il rapporte, il faut attendre, pour en juger, la publication de son rapport officiel.

1. M. G. Donnet est né au Havre le 21 août 1867.

Nouvelle Expédition au Grœnland

Julius von Payer

Les lecteurs du *Tour du Monde* se rappellent l'émouvante odyssée du *Tegetthoff*, ce navire autrichien commandé par les lieutenants Payer et Weyprecht, qu'ils durent abandonner, emprisonné dans les glaces, par 79° 51′ de latitude nord.

Le lieutenant Payer a sans doute oublié les souffrances de son voyage arctique, et aujourd'hui il est en train d'organiser une nouvelle expédition. Le comte Hans Wilczek, qui a fait les frais de la première, contribuera largement à la seconde, pour laquelle on est assuré déjà de 600 000 florins (1 500 000 francs).

Le départ doit avoir lieu de Bremerhaven, en juin 1896. Un vapeur de 400 tonneaux, muni d'une machine de 200 chevaux, sera construit spécialement. Le lieutenant Payer aura le commandement en chef. Il emmènera avec lui tout le personnel technique nécessaire; mais ce qu'il y a de plus original dans son projet est de faire de ce voyage polaire un voyage artistique. Le lieutenant Payer, peintre lui-même, veut em-

mener avec lui des paysagistes, des animaliers et des photographes.

Ce serait sur la côte nord-est du Grœnland que se rendrait cette expédition, destinée à révéler à l'art et à la science un monde nouveau.

Le lieutenant Payer prétend avoir peint et dessiné jusque quatre heures durant dans ces régions glacées, par des froids de 40 à 50 degrés. Mais comme cette perspective pourrait ne pas séduire beaucoup d'artistes, rien ne sera, paraît-il, épargné pour leur assurer leurs aises. Sur le pont du vaisseau, un atelier vitré sera installé. De petits ateliers démontables pourront être descendus à terre, éclairés à l'électricité, reliés au poste central par le téléphone, et chauffés ! Une disposition spéciale de leur base les mettra même à l'abri de la visite des ours blancs. Cette dernière précaution sera, sans nul doute, tout particulièrement appréciée des animaliers chargés de croquer d'après nature ce modèle un peu turbulent.

M. JULIUS VON PAYER.

Pendant que les artistes seront à l'œuvre, les officiers feront des observations météorologiques et magnétiques; le naturaliste de la mission, qui en sera le médecin, réunira des collections; des excursions seront organisées en traîneaux, en raquettes, voire même à bicyclette, aux environs du fiord de l'Empereur François-Joseph, où aurait lieu le premier hivernage. Deux chasseurs tyroliens seront engagés pour fournir l'expédition de venaisons fraîches. Ils seront chargés aussi de faire les ascensions difficiles, exigeant des aptitudes et une expérience particulières.

VUE DE LA CÔTE ORIENTALE DU GROENLAND.

C'est dire que rien n'est oublié dans ce mirifique programme. Une seule chose nous étonne, c'est qu'il n'ait pas été élaboré par quelque excentrique Yankee. L'Amérique est dépassée.

Un Noël dans les Pays Arctiques

MADAME Peary, femme du lieutenant Peary, a accompagné son mari dans son expédition au pôle Nord et donné naissance en 1893 au premier Américain né à une latitude si élevée. Elle a raconté à un journal la façon dont fut célébrée à Godwin Bay, par les membres de l'expédition, la Christmas si chère à tous les cœurs anglo-saxons.

Son mari commença par lui remettre une boîte, qui ne devait être ouverte qu'à minuit. Elle contenait des lettres, des souhaits affectueux, envoyés, bien des mois à l'avance, par les amis lointains, et destinés à être lus seulement en ce jour de fête.

Le jour même de Noël, les voisins, — les Esquimaux, — conviés dans les formes, viennent assister aux divertissements organisés par la petite colonie.

Ces invités, presque des amis, paraît-il, doux, intelligents et fidèles, étaient beaucoup plus présentables en cette saison d'hiver qu'en été, par ce simple motif que, bon gré, mal gré, les tempêtes de neige les débarbouillent, soin qu'ils ne songeraient jamais à prendre d'eux-mêmes. Avec leurs fourrures, leurs petits yeux noirs, ils avaient un peu l'aspect de bêtes velues.

Quant aux divertissements, ils consistèrent en courses variées : courses à pied, course avec les raquettes à neige, course en traîneaux attelés de chiens, sauts en hauteur et en longueur, course d'obstacles.

Après, vint la distribution des prix. Le grand vainqueur, nommé Clarke, reçut une défense de narval. Les autres prix furent une peau de daim, des paquets de bougies, des boîtes de noix, des pots de confiture, des bouteilles de jus de citron, de sirop de raisin et de framboise, du plum-pudding, et autres objets dont on n'apprécie bien l'agrément que dans ces pays inhospitaliers.

Les chiens ne furent pas oubliés. Quelques centaines de livres de viande de morse, fort coriace, furent découpées en morceaux. Puis, à un signal, toute la bande de chiens fut lâchée et se précipita, dans une mêlée indescriptible, sur ce régal inusité.

Un grand dîner, précédé d'un cocktail et d'un toast, réunit enfin les compagnons de M. et Mme Peary, tous revêtus ce jour-là de leur plus correcte tenue. Mme Peary ne nous en voudra pas de publier le menu :

MENU :

Truite saumonée sur le gril, avec sauce tomate.
Croquettes de pommes de terre.
Olives et pickles.
Selle de venaison rôtie.
Sauce aux airelles.
Purée de pommes de terre.
Pois verts.
Haricots en filets.
Crème glacée et gâteau.
Oranges.
Fromage, Confiture, Noix, Raisins.
Champagne.
Cigares et cigarettes.
Café.

Tous nos compliments à la maîtresse de maison.

Djiboutil

Un Port nouveau dans le Golfe d'Aden

A la sortie de la mer Rouge, sur la côte d'Afrique, un plateau nu, des falaises basses et rocheuses, brûlées de soleil. Sur un promontoire s'allongent quelques maisons basses, plus loin les huttes d'un village indigène. C'est Obok. Près du rivage, les bateaux de pêche des Adals.

De temps à autre un navire de guerre français s'engage prudemment dans le port, entouré de récifs de corail à fleur d'eau, ou bien un paquebot de la ligne de Marseille à la Réunion. Ce n'est pas le va-et-vient d'Aden, où se croisent tous les bateaux desservant l'Extrême-Orient et l'Australie.

On s'est dit pourtant qu'il était fâcheux que nos compagnies françaises fussent tributaires du grand entrepôt de charbon anglais, lorsque nous possédons en face une colonie, et comme Obok ne convenait pas, on a cherché mieux et trouvé Djiboutil.

Djiboutil est en face d'Obok, à quelque 40 kilomètres au sud, sur l'autre rive de la baie de Tadjourah. La rade de Djiboutil, protégée du côté de la terre par les hautes montagnes de la côte Somali, du côté de la mer par des bancs de sable et de coraux, offre un mouillage sûr, et les abords en sont presque toujours calmes. Elle est maintenant balisée de façon à en rendre l'accès facile, même pendant la nuit, et le *Peï-Ho*, des Messageries maritimes, y a fait au mois d'octobre dernier une assez longue escale.

Il s'agissait d'étudier le mouillage, de voir comment on pourrait installer des dépôts de charbon, de chercher en un mot si les paquebots français ne pourraient pas, en faisant un léger détour de quelques milles, abandonner Aden et adopter Djiboutil. Plusieurs compagnies y semblent disposées, et l'une d'elles a déjà sollicité une concession. La création à ce point stratégique d'un centre de ravitaillement serait pour la marine d'une importance capitale.

CARTE DE LA BAIE DE TADJOURAH.

OBOK.

C'est là d'ailleurs, beaucoup plus qu'à Obok, qu'aboutissent les routes des caravanes et que viennent les produits de l'Éthiopie. Le climat y est plus supportable, à cause des vents du large, et les environs ne sont pas privés d'eau. Enfin, il y a déjà une ville arabe et somali, très bien ordonnée, et qui ne demande qu'à s'accroître et à prospérer.

Si la tentative réussit, n'y aurait-il pas lieu de joindre Djiboutil à la métropole par une ligne télégraphique indépendante? Il est déjà regrettable qu'à l'heure actuelle Obok ne puisse communiquer avec la France que par l'intermédiaire d'Aden.

Le P. Hacquart à Tombouctou

L'ACADÉMIE des Inscriptions et Belles-Lettres attribue au P. Hacquart, dans le but de poursuivre des études de linguistique et d'archéologie à Tombouctou, Saï et Ségou-Sikoro, le premier trimestre 1895 de la fondation Garnier.

Le P. Hacquart, de l'ordre des Pères Blancs, est le supérieur de la mission d'Ouargla. Il emmène avec lui trois autres missionnaires. C'est un vaillant pionnier africain qui compte plus d'une campagne dans ces régions, notamment chez les Touareg, avec lesquels il a noué des relations et dont il a étudié les idiomes et la civilisation. Il fit tout dernièrement partie de la mission Bernard d'Attanoux, revenue en avril 1894.

Fouilles à Carthage

SUR la proposition de M. Collignon, l'Académie des Inscriptions vient d'accorder au P. Delattre une subvention de 3 000 francs, pour continuer les fouilles qu'il a entreprises à Carthage et dont nous avons annoncé déjà les résultats importants.

Ponel (Edmond-Dominique-Hubert). L'étude que nous avons faite de l'œuvre de M. de Brazza sur la Haute Sangha serait incomplète si nous ne rappelions pas les dévouements que son propre dévouement a suscités. Tandis que le gouverneur général confiait en son absence son œuvre à des lieutenants dignes de la défendre et de la continuer, Clozel et Goujon, un de ses meilleurs lieutenants revenait quelques mois avant lui en France, se reposer et recevoir avec son chef la récompense des fatigues qu'il s'était imposées pour le servir : M. Ponel, chevalier de la Légion d'honneur depuis le 1er janvier 1895.

M. PONEL.
(1849).

C'est en faisant bravement campagne en 1870 que M. Ponel a mis pour la première fois son activité et son courage au service de la France. Né le 14 novembre 1849, il sortait du lycée de Nancy et se destinait à la marine, quand la guerre éclata.

Il s'engagea, et fut au premier rang. Le 16 août, il était cité à l'ordre du jour de l'armée; enveloppé dans nos désastres, il fut emmené prisonnier en Allemagne, à la suite de la capitulation de Toul, le 23 septembre.

Après la guerre, entré dans l'industrie, il attendit jusqu'en 1884 l'occasion de revenir à ce goût des aventures qui l'avait attiré dans sa jeunesse vers la marine et de prouver à la France son dévouement.

Il débutait alors, dans les missions de l'Ouest Africain, par un service d'avant-garde périlleux aux confins extrêmes du Congo français, sur le bas Alima et la rivière Kémo. Là, au poste de Nkundja sur l'Oubanghi, il resta 14 mois, avec 13 hommes, dans un pays mal connu, à 900 kilomètres de tout secours possible.

Il en profita tout simplement, comme eût fait un explorateur, pour étudier cette région nouvelle et étrangère à notre influence.

Et ce fut à lui qu'Élisée Reclus n'hésita pas à demander les notes et croquis destinés à expliquer, à illustrer cette partie de l'Afrique. Il avait servi la science en faisant connaître, le premier toute cette vallée de l'Oubanghi, attendant l'heure où sa persévérance devait l'assurer à notre pays.

En 1889, il s'y installait définitivement, d'abord chef de poste à Modzaka, puis chef de toute cette zone qui forme aujourd'hui un gouvernement à part. Il l'explorait jusqu'au delà du Kouango : et si l'insuffisance des ressources, les rivalités qui commençaient avec les Belges, la résistance des indigènes, l'empêchaient de pousser plus haut vers le nord, sur la route où Crampel allait s'engager, il donnait, en construisant le poste de Banghi, un point de départ solide à cette expédition et lui traçait sa route.

Après le désastre de cette première mission, en 1891, il poursuivait cette œuvre d'établissement et d'exploration, reconnaissait les rivières Ombela et Kémo, traçant ainsi le chemin que devait suivre Dybowski pour venger Crampel, et l'aidait, ainsi que Liotard, quelque temps après.

En ces trois années de séjour à l'est du Congo français, M. Ponel avait largement contribué à marquer les droits de la France sur une région que les traités sont venus en 1894 lui reconnaître.

Et c'est alors qu'impatient d'une œuvre nouvelle, et d'un effort à porter ailleurs, M. Ponel vint se mettre, en mars 1892, à la disposition de M. de Brazza.

Il en reçut, comme le méritaient son courage et ses services antérieurs, une mission aussi importante au moins que les précédentes. Cette fois, c'était par l'ouest, la vallée du Logone, qu'il allait ouvrir au Congo la route du Tchad.

En avril-juin 1892, il s'avançait en pays inconnu et hostile jusqu'à Bania et étudiait le pays qui sépare le Logone de la Sangha, le bassin du Tchad de celui du Congo. Il reconnaissait la rivière Mambéré, faisait construire la route de Gaza et le poste fortifié de N'dina.

Ayant pris ce point d'appui, comme il avait fait auparavant sur l'Oubanghi, il recevait de son chef la mission de pousser au nord par Ngaoundéré et Yola, de rencontrer Mizon et de descendre avec lui le Niger. Il ne retrouva pas Mizon et souffrit aussi (décembre-avril 1892-1893) de la jalousie des Anglais, qui lui fermèrent la route, en lui refusant tout secours, même contre des *guinées anglaises*. Souffrir n'est point ici une façon de parler : il revint de cette expédition à Gaza, malade, épuisé par les privations, en mai 1893, avec une escorte décimée, réduite à quatre hommes.

Quoique son état de santé lui conseillât un prompt retour en France, il resta un an au camp de Boné, dans l'espoir sans doute que la délimitation du Congo français en ces régions le payerait au moins de ses peines. Cet espoir a été déçu. M. Ponel a été récompensé autrement par la confiance de M. de Brazza, une promotion à la 1re classe d'administrateur colonial et la croix, que certes depuis dix ans il a bien gagnée.

Ou nous nous trompons fort, ou M. Ponel eût encore préféré à l'honneur de voir ses services ainsi reconnus par M. de Brazza et la France, la joie de les trouver inscrits en bonnes et légitimes clauses dans le traité qui a fixé les limites occidentales du Congo français.

C'était en effet dans cette espérance, qu'après ses trois ans de séjour réglementaires à l'Oubanghi, il était venu volontairement s'offrir comme collaborateur au gouverneur du Congo. Il eût pu revenir en France : à notre œuvre africaine, il consacrait un nouvel effort.

M. Ponel sert une cause, il l'a prouve en s'offrant à M. de Brazza. Et, s'il n'en avait eu de lui-même la pensée, il l'aurait appris à ses côtés.

Alpinisme d'Hiver

En Amérique.

Nous avons parlé précédemment d'ascensions dans les Alpes accomplies cet hiver. Une tentative du même genre a été faite au mois de décembre dernier dans l'État de Washington, à l'ouest des États-Unis. Il s'agissait de monter au sommet du mont Rainier (4 402 mètres), une des plus hautes cimes de la chaîne des monts des Cascades, afin d'étudier certains changements advenus dans la montagne, qui est un ancien volcan mal éteint, et de décrire le spectacle de cette région accidentée, sous son vêtement de neige.

L'expédition, organisée par un journal de Seattle, se composait de six personnes : le major E. S. Ingraham, alpiniste émérite, commandant en chef; le Dr L. M. Lessey, qui, l'été dernier, avait passé une nuit dans le cratère fumant du mont Rainier; MM. G. Russell, E. Coke Hill, Hamilton Boyd, et W. M. Sheffiel, tous quatre sportsmen éprouvés.

Ils s'habillèrent et se prémunirent comme pour une expédition au pôle Nord : triple vêtement de laine par-dessous; pantalon, blouse et capuchon de toile isolante, imperméabilisée avec de l'huile de lin; gros souliers à semelle intérieure mobile en liège, facile à enlever et à sécher.

Ils étaient si abondamment pourvus de toutes choses que chacun devait porter sur le dos un sac pesant 60 livres (environ 26 kilogrammes). Ils avaient de plus à remorquer un petit traîneau, où devaient être installés les baromètres, thermomètres, boussoles, deux appareils photographiques, les raquettes à neige canadiennes, une tente, des couvertures, les sacs pour s'enfermer la nuit, les provisions de bouche, les cordes, etc. L'expédition emportait même deux fusils; six pigeons voyageurs lui furent confiés pour envoyer des nouvelles.

Le 17 décembre, après avoir mis ordre à leurs affaires et s'être fait photographier, les six intrépides se rendirent à la gare de Seattle, au milieu d'un grand concours de la population, attirée par la réclame du journal, qui n'avait laissé ignorer au public aucun détail de ces extraordinaires préparatifs.

Le point de départ était Wilkeson, où les ascensionnistes se rendirent par chemin de fer, et d'où ils gagnèrent le pied de la montagne, avec l'aide de chevaux de charge.

Ils gagnèrent péniblement le Carbon-Glacier, en suivant le Carbon-River, où deux membres de l'expédition prirent un bain glacé qui dut être assez désagréable. Le jour de Noël, après plusieurs jours et nuits passés dans la montagne, après avoir eu à supporter une tempête de neige, ils atteignirent l'altitude de 8000 pieds (2 400 mètres). Mais ils ne purent aller au delà, un obstacle imprévu leur ayant barré la route. C'est une conséquence des changements considérables survenus dans la montagne, et dont ils voulaient étudier la cause : ils seraient dus uniquement à ces avalanches et non à une éruption, bien que de la fumée et de la vapeur sortent du cratère. Après ce demi-succès, il ne leur restait plus qu'à rebrousser chemin. C'est beaucoup de peine, — et aussi beaucoup de bruit, — pour peu de chose.

Le Cycliste Lenz

Nous avions annoncé la disparition de l'Américain Franz Lenz, qui avait entrepris le tour du monde à bicyclette.

L'accident que l'on craignait est confirmé. Il aurait été assassiné à peu près à mi-chemin de Mossoul à Erzeroum, dans le vilayet de Bitlis.

Emules de Louden

Deux journalistes parisiens ont vu d'un œil d'envie Louden poursuivre son voyage autour du monde à pied et sans argent. MM. Papillaud et Leroy viennent de partir. Eux non plus n'emportent pas d'argent, et ils essayeront d'en gagner chemin faisant. Mais ils prétendent n'employer que des moyens ingénieux et se servir plus de leur esprit que de leurs mains pour se tirer d'affaire. Ils ont tort. On redoute trop en France les besognes manuelles et il est tout à fait insignifiant, au point de vue expérimental, de voir entreprendre un pareil voyage en vivant de sa copie, c'est-à-dire aux frais des journaux.

Ces messieurs se proposent de faire passer autant que possible leur itinéraire par des colonies françaises.

Internationales Archiv für Ethnographie. Herausgg. von J. D. E Schmeltz. E. Leroux, Paris. — E. Brill, Leyde, 1894, in-4.

Les fascicules V et VI du VIIe tome de cette magnifique publication viennent de paraître. On y trouve des articles du docteur Ten Kate sur l'ethnographie du groupe de Timor, de M. W. Gray sur les habitants de Tanna, l'une des Nouvelles-Hébrides. A signaler surtout les admirables planches chromolithographiées qui sont jointes au texte, surtout dans le « Supplément au VIIe volume ». On y voit la reproduction d'un certain nombre de silhouettes ou de peintures siamoises trouvées dans la péninsule de Malacca, et appartenant aujourd'hui au musée de Berlin. A leur intérêt ethnographique, qui est très grand, ces planches joignent le mérite d'une exécution vraiment artistique.

Louis Veuillot. — *Les Pèlerinages de Suisse.* 21e édition. Mame, Tours, 1893.

L'attention s'est reportée dans ces derniers temps sur Veuillot. M. Jules Lemaître lui a consacré dans la *Revue bleue* une étude très sympathique, et la maison Mame vient de publier une édition du livre ici présent, le premier de la longue carrière polémique et chrétienne de Veuillot. Il fut écrit en effet en 1838, au retour de ce voyage à Rome qui décida de sa conversion. De là, les prières, les élans mystiques, les méditations qui interrompent souvent la description des sites. De là aussi la violence des attaques contre tout ce qui n'est pas purement catholique. Mais la passion intense qui remplit ce livre empêche qu'il ait perdu son intérêt : après plus de cinquante ans, il n'a pas trop vieilli, car on est entraîné par le mouvement et la poésie du style.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Le Carnaval à Nice. - Excursions de Marseille à Gênes

Pour 732 francs

ABRÉVIATIONS : A. et R. = *Aller et retour.* — H. = *Heures.* — S. = *Soir.* — M. = *Matin.* — J. = *Jours.* — KL. = *Kilomètre.* — KG = *kilogramme.*

L'époque du Carnaval est le meilleur moment pour visiter la *Riviera* et voir Nice sous son plus joyeux aspect.

Budget

PARIS-NICE
Pour un voyage de 20 j.

Train 1re classe (rapide) . . . . (Billet délivré à Paris-Nord, suppl. 0 fr. 90).	182 60
Hôtel, nourrit. (20 j. à 12 fr. 50)	250 »
Pourboires, voitures, plaisirs, promenades. .	200 »
Excursions à Cannes, Menton, Bordighera et Gênes . .	100 »
Total. . . .	732 60

QUITTER Paris le 12 février au S. Retour le 3 mars au M.

Billets du P.-L.-M. valables pendant 20 jours (y compris le jour de l'émission avec arrêt facultatif à une gare du parcours tant à l'aller qu'au retour).

On peut les prolonger pour deux périodes de 10 jours chacune, moyennant un supplément de 10 o/o par période.

Trains de luxe plusieurs fois par semaine : consulter le tableau ci-contre et la Cie Int. des wagons-lits, place de l'Opéra, pour tous renseignements complémentaires.

Guide-Joanne Diamant : Stations d'hiver de la Méditerranée.

ARRIVÉE A NICE

Après la visite de l'octroi, remettre sa malle à un commissionnaire *patenté* et descendre à pied l'avenue de la Gare. Premier coup d'œil sur la ville.

CHOIX D'UN HOTEL

Les hôtels et pensions sont nombreux à Nice, tant sur la rive dr. que sur la rive g. du Paillon (rive g. plus économique). Le séjour étant limité, nous ne conseillons point de prendre pension. Chambres convenables pour 3 fr. *au nord*, le midi plus cher.

Restaurants à prix fixe, déjeuners et dîners de table d'hôte dans tous les hôtels.

VÊTEMENTS

Le matin, costume d'hiver ou de demi-saison. Prendre un parasol, mais ne pas oublier d'emporter un léger paletot, car la différence de température à l'ombre est appréciable.

Après le coucher du soleil, pardessus d'hiver ou ulster de voyage.

Frac ou « smoking » de soirée.

EMPLOI DU TEMPS

Les 14, 17, 21, 24, 25, 26 février, fêtes du carnaval (*voir le programme ci-dessous*). Restent 10 j. francs, à employer le mieux possible aux excursions des environs.

A NICE

Jeudi 14 février. — Promenades à Nice : jetée des Anglais le M. — Ap.-midi : la vieille ville, le vieux château, le Mont-Boron. Port de Nice. — Le S. : début du carnaval. Arrivée de S. *M. Carnaval XXIII.* — Bal-promenade au Casino municipal.

EXCURSIONS A MENTON, BORDIGHERA, SAN REMO

Vendredi 15 et samedi 16 février. — Si l'on veut, 2 j. à consacrer à une belle excursion sur la côte. — Ch. de fer jusqu'à Menton : 1 h. 10. 1re cl. 2 fr. 70, 2e cl. 1 fr. 80 : jetée, Garavan ; vallée du Carei le M. — Ap.-midi : visite du cap Martin. Roquebrune : vue splendide sur Menton et Monaco. — Coucher à Menton. — En voiture, le 16 (30 fr.) A. et R., par la Corniche, à Vintimille, Bordighera, San Remo, ou par ch. de fer, déjeuner soit à Vintimille, soit à Bordighera : A. et R. — Revenir à Nice par train du soir (8 h. 35 ou 11 h. 39), ou

A GÊNES

départ de Nice 5 h. M. : trajet 7 h. Retour de Gênes, le lendemain, 2 h. 10 ou 6 h. 40 S. Un j. et demi pour visiter Gênes : sa cathédrale et ses églises — palais Ducal et du Municipe, les galeries des palais *Brignole Sale* (Van Dyck, Rubens. Alb. Dürer), *Durazzo* (Van Dyck et Rubens), *Balbi* (Titien), la galerie Galliera, l'Université. — Aux environs, la vue de la ville et du port du *Passo nuovo*, la visite du Port par la promenade de l'Acqua Sola, et, à 1 demi-h., le Campo Santo.

A NICE

Dimanche 17. — Le M. à Nice : promenade à l'Observatoire. Vue splendide sur la rade et la côte. Ap.-midi rentrer dans la ville : défilé des mascarades surtout dans l'avenue de la Gare. Fête de nuit dans la même avenue.

A BEAULIEU, VILLEFRANCHE

Lundi 18. — Promenade à Beaulieu, à pied ou en voiture par la Corniche. — Déjeuner à Beaulieu. — Au retour, Villefranche, sa rade : visite des bâtiments au mouillage. Le soir, spectacles au Théâtre municipal ou au Casino municipal.

A MONTE CARLO ET A MONACO

Mardi 19. — Visiter la presqu'île de Monaco : promenade au Port et sur les hauteurs, pittoresque. Si l'on n'a pas fait l'excursion du 15 février, aller à Roquebrune et à Menton, revenir à Monte Carlo vers 4 heures.

Monte Carlo. — CERCLE DES ETRANGERS. — Demander au bureau une carte d'admission aux salles de jeu, délivrée sur présentation d'une carte de visite ou de toute autre pièce d'identité. — Laisser pardessus, canne, parapluie, chapeau au vestiaire (pourboire facultatif). — Entrée libre aux salles de concert et de lecture.

Roulette. — Enjeu 5 francs minimum. — *Trente et quarante.* — Un louis minimum.

Théâtre : *Méphistophélès* de Boïto. Interprètes : Mlles Emma Calvé et Lita, MM. Gibert et Gresse. Rentrer à Nice par le train de 11 h. 25 soir (traj. 27 min.).

LA TURBIE

Mercredi 20. — Ch. de fer à crémaillère : belle vue de la mer et la côte ; y déjeuner. L'ap.-midi à Menton, ou à Bordighera, si l'on n'y est pas allé le 15, par ch. de fer. Retour à Nice le soir ou le lendemain matin.

NICE : BATAILLE DE FLEURS

Jeudi 21. — A 2 h. sur la promenade des Anglais : Louer une voiture découverte (prix à forfait : envir. 20 fr.). Acheter pour une dizaine de fr. de petits bouquets tout préparés et suivre le parcours indiqué. Fleurs reçues et renvoyées. Un gamin (1 fr. 50 à 2 fr.) suit la voiture et rapporte les bouquets qui n'y tombent pas. — Ou, à pied, se poster sur les points les plus favorables du parcours.

(Distribution de 21 bannières aux voitures les mieux décorées.)

A 11 h. soir, grand veglione à l'Opéra (Théâtre municipal). — Prix de costumes : bannières. — Costume ou tenue de soirée.

EXCURSION A CANNES

Vendredi 22 et samedi 23. — Promenade sur le port, à la Croisette. Vue de la vieille ville et du château. — Visiter le quartier de Californie où sont bâtis les plus beaux hôtels (très belle vue), et revenir par la côte du golfe Juan, où mouille souvent l'escadre de Toulon.

Le lendemain matin, avec une barque (4 h. environ), se faire conduire à la Napoule ou à Théoule : au pied de l'Esterel. — Ap.-midi, en bateau à vapeur (départs fréquents) aux îles de Lérins : St-Honorat, Ste-Marguerite. Retour à Nice le soir.

A NICE. CORSO. BATAILLES DE CONFETTIS ET DE FLEURS

Dimanche 24. — A 2 h. grand Corso carnavalesque. Bataille de confettis : en voiture, à pied ou louer une fenêtre (entresol au 1er étage dans la rue François-de-Paule de préférence). Ne pas aller aux tribunes, à moins d'une place au 1er rang.

Mettre un dominoservant de cache-poussière. *Avis important* : se munir d'un masque en fil de fer pour se garantir le visage et les oreilles, et par surcroît s'appliquer aux yeux des conserves.

A la fenêtre ou dans la voiture, faire déposer une caisse de 20 kilos de confettis en plâtre (le kilo 25 à 40 cent.). — A pied, mauvais moyen à cause de la bousculade. Se munir d'un sac de toile en bandoulière (5 ou 6 kilos).

A 11 h. S. *grande redoute* au Casino municipal. Tenue de rigueur : domino d'une de ces deux couleurs : vert d'eau et framboise.

Lundi 25. — Voir plus haut les indications du jeudi 21 : distribution de 21 bannières. La bataille à 2 h. — Le soir, spectacle au Théâtre municipal.

Mardi 26. — A 2 h. grand Corso carnavalesque. Seconde bataille de confettis. — A 3 h. : distributions de Prix. — A 8 h. grand feu d'artifice. Retraite aux flambeaux, mocoletti. — *Carnaval* brûlé en effigie. A 11 h. grand veglione à l'Opéra. Distribution de bannières.

NICE ET ENVIRONS

Mercredi 27. — Promenade de Cimiez : en voiture ou à pied sur les hauteurs qui dominent la ville. Vue très belle de la côte et de l'ensemble de Nice. Départ le soir de Nice à 4 h. 45 soir.

EXCURSION A HYÈRES, TOULON

Jeudi 28. — Descendre à la station de la Pauline, et coucher à Hyères. Visite aux îles d'Hyères par bateau à vapeur, puis à Toulon : 1 jour.

MARSEILLE

Vendredi 1er mars et samedi 2 mars. — La ville, la Cannebière, le Vieux Port, le port de la Joliette le matin. — Dans l'ap.-midi, au château de Longchamp : visite du Musée (fresques de Puvis de Chavannes, tableaux d'Henri Regnault, statues de Puget). Promenade à 4 h. au Prado.

Le lendemain : la vieille ville et promenade de la Corniche. Déjeuner chez Roubion, au Roucas Blanc (bouillabaisse). — Ap.-midi : en mer, au château d'If.

Départ de Marseille à 7 h. 18 S. Arrivée à Paris 3 mars à 9 h. 15 (g. de Lyon) 10 h. 15 (g. du Nord).

Programme du Carnaval à Nice (février 1895)

Jeudi. . .	14, à 8 h. 1/2 du soir.		Arrivée de S. M. Carnaval XXIII.
	— 10 h. »	—	Bal. Promenade au Casino municipal.
Dim. . . .	17, à 8 h. 1/2	—	Défilé des mascarades. Fête de jour et de nuit dans l'avenue de la Gare.
Jeudi. . .	21, à 2 h. »	—	Bataille de Fleurs sur la promenade des Anglais (distribution de 21 bannières).
	— 11 h. »	—	Grand *veglione* (bal masqué) à l'Opéra Théâtre municipal ; distrib. de bann.).
Dim. . . .	24, à 2 h. »	—	Grand corso carnavalesque. — Bataille de confettis.
—	— à 11 h. »	—	Grande redoute au Casino municipal (vert d'eau et framboise), (distribution de bannières).
Lundi. . .	25, à 2 h. »	—	Bataille de Fleurs sur la promenade des Anglais (distribution de 21 bannières).
Mardi. . .	26, à 2 h. »	—	Grand corso carnavalesque. — Bataille de confettis.
—	— à 3 h. »	—	Distribution des prix.
—	— à 8 h. »	—	Grand feu d'artifice, retraite aux flambeaux, mocoletti. — Carnaval brûlé en effigie.
—	— à 11 h. »	—	Deuxième grand veglione à l'Opéra (distribution de bannières).
Samedi. .	2 mars }		Foire internationale.
Dimanche	3 mars }		

Fêtes de la Mi-Carême, 21 à 25 mars : Batailles de Fleurs — Redoutes — Grandes Régates du Club de la Voile, le 23 mars. — **Avril** : Grandes Régates internationales de la Méditerranée pour yachts à vapeur et à voile.

Beyrouth

Chargé par M. le Ministre de l'Instruction publique d'inspecter la Faculté française de médecine de Beyrouth, M. *le* Dr R. Lépine, *professeur à la Faculté de Lyon, qui a passé au mois de novembre dernier plus de quinze jours dans cette ville, a bien voulu nous communiquer les notes inédites que l'on va lire et qui ajoutent quelques détails nouveaux à la description de Beyrouth donnée naguère dans* le Tour du Monde[1] *par M. le Dr Lortet.*

Beyrouth possède aujourd'hui un nouveau port, dont les travaux viennent d'être achevés après avoir duré plusieurs années. Ce port est d'autant plus utile que la rade où jusqu'ici mouillaient les navires, ouverte au nord, n'est rien moins que sûre. En 1880, un bâtiment des Messageries maritimes, qui avait dû éteindre ses feux pour des réparations urgentes, pris par un coup de vent, fut jeté sur les rochers de la côte et coula. Lors de la construction du port, on a dû faire sauter à la dynamite une partie de sa carcasse.

NOUVEAU PORT DE BEYROUTH.
Vue communiquée par la Société du Port et Entrepôts de Beyrouth.
(Cliché Bonfils.)

Actuellement une jetée, longue de 500 mètres et dirigée de l'ouest à l'est, procure aux bateaux un abri, ouvert du côté de l'est. Malheureusement la faible superficie du port et surtout sa forme triangulaire le rendent peu commode aux grands bâtiments. Pour le moment ils n'y entrent point et continuent à se tenir à l'ancre à quelques centaines de mètres de la côte.

Cette jetée est un ouvrage fort important. Elle repose sur de gros blocs de calcaire dur extraits des derniers contreforts du Liban et qu'on apportait sur des chalands pour les couler à la place marquée. En certains endroits, par une profondeur de 16 mètres, la base de la masse prismatique atteint 60 mètres de largeur. On voit quel énorme cube de pierre a été immergé, et l'on ne s'étonnera pas que ce gros travail ait coûté près de 5 millions. Si pour agrandir le port on voulait prolonger la jetée du côté de l'est, il faudrait dépenser encore plusieurs millions; mais, pour le moment, il suffit amplement au cabotage.

A l'est du port et un peu au sud, en raison de la courbe que fait la baie de Saint-Georges, s'élève en ce moment la gare du chemin de fer de Beyrouth à Damas, aujourd'hui entièrement terminé, et qui sera livré à l'exploitation au printemps de 1895.

C'est une ligne à voie étroite de 1 m. 5, dans laquelle la crémaillère d'un rail central vient s'ajouter à l'adhérence dans les rampes trop raides pour être remontées avec l'adhérence seule. La transition des sections à crémaillère à celles qui en sont dépourvues, et réciproquement, se fait sans la moindre secousse, à la condition de ralentir la marche. Comme la vitesse, même dans les sections dépourvues de crémaillère, ne peut être très grande, attendu qu'elles sont toujours en rampe, la vitesse moyenne ne dépassera pas 10 kilomètres à l'heure. C'est peu sans doute, mais il faut tenir compte du fait que le chemin de fer jusqu'à Damas n'est presque pas plus long que la route (140 kilomètres contre 120 par la route), bien qu'on franchisse deux cols, dont le premier est à 1 400 mètres environ. Pour atteindre cette altitude, il eût fallu, si

1. Année 1880, 1er semestre.

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY

l'on n'avait pas employé la crémaillère, donner à la ligne une longueur au moins triple de celle de la route.

C'est une Compagnie française qui a la concession du chemin de fer et du port. Les travaux ont été confiés à la Compagnie des Batignolles. Malheureusement, en raison de la situation que fait à notre industrie la politique protectionniste, les fournitures ont dû être prises à l'étranger : les rails sont belges, les machines et voitures ont été construites à Winterthur, puis transportées à Anvers, et embarquées sur des bateaux anglais.

Selon toute vraisemblance, la gare amènera la création d'un nouveau quartier et un accroissement de population à une ville qui grandit avec rapidité. Beyrouth, qui ne comptait guère il y a quarante ans que 40 000 âmes, a dépassé aujourd'hui 120 000, dont un tiers environ est mahométan, un tiers grec orthodoxe, et le dernier tiers englobe les autres religions. Malgré l'accroissement de la population, l'aspect de la ville a peu changé depuis M. Lortet; et, si les habitations de Raz-Beyrouth, résidence des Consuls et des Européens, se distinguent toujours par leur élégance, le reste de la ville, bien que s'agrandissant, a conservé son cachet. A noter cependant la percée d'une large voie qui traversera complètement le bazar, et fera communiquer directement la partie inférieure de Raz-Beyrouth et la place des Canons, seule place de la ville. Pour le moment la voirie laisse beaucoup à désirer : aucune rue n'est pavée; aussi, vu la nature du terrain, à la moindre pluie la chaussée se transforme en fondrière impraticable.

BEYROUTH. ROUTE DES PINS.

Vue communiquée par la Soc. des Tramways Libanais. (Cliché Dumas.)

On sait quelle abondance d'établissements de bienfaisance exclusivement subventionnés par les Européens se rencontre à Beyrouth et avec quelle libéralité s'y exerce la charité française. Le gouvernement français, de son côté, fidèle à ses traditions, et poursuivant sa mission civilisatrice, entretient à Beyrouth une École de médecine, dont l'administration a été confiée aux jésuites, et qui s'est assez développée dans ces dernières années pour passer à l'état de Faculté véritable.

Les professeurs, tous français, donnent aux élèves un enseignement excellent, et les résultats des examens sont si satisfaisants que M. le Ministre de l'Instruction publique vient d'accorder, ce qui était de toute justice, l'équivalence du diplôme de docteur de Beyrouth et du diplôme français. Les étudiants sont originaires du Liban, de la Palestine, voire de Bagdad. Il en vient aussi beaucoup de l'Égypte, ce qui tient à l'état déplorable où est tombée sous l'administration anglaise la Faculté de médecine du Caire.

La Faculté de médecine de Beyrouth ne coûte pas grand'chose à l'État (moins de 100 000 francs), ce qui est peu, vu les bénéfices d'ordre moral qu'elle procure; mais, fait curieux, elle rapporte à la France, au point de vue matériel, plus qu'elle ne coûte. C'est en effet grâce à elle que l'importation des produits pharmaceutiques français atteint en Syrie un chiffre assez considérable, nouvel exemple de cette vérité que les établissements d'instruction sont, le plus souvent, rémunérateurs.

R. Lépine.

Environs de Beyrouth

Aux détails que nous fournit, à son retour de Beyrouth, notre éminent correspondant, sur le progrès de la ville et de la civilisation en ces régions, nous sommes heureux d'en pouvoir ajouter d'inédits qui réjouiront les populations libanaises et les amis de l'influence française en Syrie.

Outre son port en eau profonde et des communications avec Damas, Beyrouth demandait, pour ne pas rester comme un point isolé sur la côte syrienne, des relations avec toute sa banlieue au nord et au sud. Quand on sort de son enceinte, on ne trouve que routes très pittoresques, mais si mal entretenues qu'à certaines époques de l'année la circulation y est impossible.

On jugera du pittoresque et de la difficulté sur le croquis que nous donnons ici de la route des Pins.

Il n'en sera plus ainsi désormais : nous en pouvons donner les premiers la nouvelle certaine.

Un tramway à vapeur reliera Beyrouth au nord à Djebaïl, au sud à Choueffat. La Société qui s'est constituée pour l'exploiter commencera les travaux dès ce mois.

En dehors des services que cette ligne va rendre, on peut prévoir l'agrément qu'elle procurera aux touristes. S'étendant loin du rivage de la mer sur une longueur de 47 kilomètres, cette ligne sera une des plus pittoresques du monde, entre les horizons de la mer et les riants contreforts du Liban qui les encadrent harmonieusement, une route de corniche, analogue à celle de Nice, de Gênes ou de la Spezia. On la prendra, ne fût-ce que pour avoir le beau spectacle du golfe des hauteurs en amphithéâtre de Choueffat.

Beyrouth, où l'on peut à l'avenir aborder aisément, centre d'excursions sur la côte, et plus loin dans le Liban et jusqu'à Damas, mérite l'attention des Français : n'est-ce pas leur œuvre en partie qu'ils y doivent visiter? C'est le complément désormais nécessaire d'une excursion à Jaffa et à Jérusalem.

Le Retour du Capitaine Wiggins

Inquiétudes sur le sort d'une Expédition envoyée à son secours

Nos lecteurs n'auront pas oublié le sauvetage du capitaine Wiggins et de son équipage, après le naufrage du *Stjernen* dans le détroit de Yougor, le 22 septembre dernier. Ramenés à Arkhangel, le capitaine Wiggins et ses compagnons ont regagné de là Cronstadt, où ils sont arrivés le 22 janvier.

Malheureusement on est sans nouvelles d'une expédition envoyée à leur secours, par la voie du Ieniseï.

A la première inquiétude sur le sort du *Stjernen*, le gouvernement russe, non content de faire partir de Norvège pour la mer de Kara le steamer *Lindesnaes*, avait donné ordre d'expédier des secours de Ieniseisk. Un des vapeurs de rivière du capitaine Wiggins, le *Vteroi*, quitta cette ville le 22 octobre. Le 28, à 480 kilomètres de là, il était bloqué par les glaces à Mirozedikha. Il fallut attendre que la glace fût assez solide pour porter. Enfin, le 11 novembre, un des lieutenants de Wiggins, M. James Verney, un officier de la marine russe, M. Lalensky, et deux hommes quittèrent le bateau et s'avancèrent au nord avec neuf traîneaux, attelés de rennes, portant des provisions pour secourir l'expédition Wiggins.

Depuis, celle-ci est rentrée à bon port, mais on n'a plus de nouvelles des quatre personnes parties à sa recherche. Il faut espérer qu'elles n'ont pas été victimes de leur dévouement et que la difficulté des communications en cette saison est la seule cause de ce silence inquiétant.

A Travers l'Asie Centrale

M. et Mme Littledale

M. et Mme Littledale sont des voyageurs éprouvés. Ils ont franchi deux fois les massifs montagneux du Pamir, et en 1893 ils ont traversé l'Asie centrale avec une hardiesse et une rapidité étonnantes, à la recherche du chameau sauvage.

Le 31 janvier 1893 ils quittaient Londres, accompagnés d'un petit fox-terrier qui accomplit avec eux ce long voyage. Par Constantinople, Batoum, Bakou, la mer Caspienne et le chemin de fer ils gagnèrent Samarkand. Là ils commencèrent à recruter du monde pour leur expédition, avec l'appui bienveillant des autorités russes. Ils eurent le plaisir de retrouver d'anciens serviteurs, notamment, à Och, leur cuisinier Azim, qui les avait suivis dans leurs deux voyages aux Pamirs. A Och, ils rencontrèrent leur ami, le célèbre colonel russe Grombchefsky.

Par des routes connues ils se rendirent de Kachgar, par Ak-Sou et Koutcha, à Kourla, ayant parcouru en 40 jours la distance de 650 milles. Arrivés à Kourla le 1er mai, ils y organisèrent leur caravane : elle se composa de vingt poneys et de vingt ânes pour porter les personnes, les bagages et des provisions pour cinq mois. Six hommes furent emmenés pour soigner les animaux, et jusqu'au Lob-Nor des baudets supplémentaires accompagnèrent la troupe, chargés de grain. M. Littledale constata à ce moment que ses instruments scientifiques étaient presque tous détériorés, ce qui rendit fort malaisées ses observations géographiques.

Une fois équipés, les explorateurs gagnèrent le Lob-Nor, à son extrémité sud. Les eaux, salées, en sont couvertes de verdure. A Abdally les natifs racontaient qu'à trois jours de marche vers l'est les eaux se perdent dans le sable. Ce vaste marais dut être, jadis, bien plus grand. Sur ses bords il y eut sans doute de grandes forêts, dont les seules racines apparaissent dans les terrains envahis par le désert. « Les maisons des indigènes du Lob, écrit M. Littledale, sont primitives : une grossière charpente est composée de perches liées entre elles; contre elles sont placées des bottes de roseaux, mises debout et fixées à cette charpente. Le toit est du même genre, et, comme les grands vents prédominent dans la contrée, il est fréquemment jeté bas. »

En s'éloignant du Lob-Nor, M. et Mme Littledale traversèrent un désert de sable, puis s'engagèrent dans une vallée du flanc nord de l'Altyn-Tagh ou plus exactement Astyn-Tagh. Au sud la chaîne de montagnes se dressait à une altitude de 3800 à 4200 mètres, présentant le contraste frappant de ses trois assises différentes, le lœss brun du bas, les roches noires de la partie médiane et le granit très rouge des cimes. Ce fut dans ces parages qu'après une première poursuite inutile sur les traces d'un chameau sauvage, M. Littledale eut la bonne fortune de tuer deux de ces rarissimes animaux. Deux jours après il en abattait encore une paire et se tenait pour satisfait.

Le 24 juin on arriva à Nanambal, où il ne se trouve que quatre habitants, et l'on en repartit pour Sa-Tchéou ou Saïtou, où l'on parvint le 2 juillet, après avoir franchi une sorte de digue de quatre ou cinq pieds de haut, qui s'étendait à perte de vue et ressemblait à un prolongement de la Grande Muraille de Chine. A Sa-Tchéou les voyageurs jouirent d'un beau coucher de soleil ; le vert brillant de la vallée contrastait avec les sables

CHAMEAU SAUVAGE

jaunes et bruns des montagnes et les pics neigeux de l'Astyn-Tagh.

« Ce fut, dit M. Littledale, le seul joli spectacle que nous ayons eu sous les yeux depuis notre traversée du Thian-Chan, quinze semaines auparavant. »

Cette oasis leur parut d'autant plus agréable qu'ils avaient à plusieurs reprises traversé des déserts sans eau, et que la température atteignait déjà plus de 40 degrés.

A Sa-Tchéou il y eut des difficultés avec les gens de la caravane, qui refusaient, par peur des Tonguts, d'aller plus loin. Ils donnaient comme prétexte qu'on leur avait donné à boire dans le même vase qu'au fox-terrier et à un chien kalmouk, pour lesquels Mme Littledale portait à l'arçon de sa selle une gourde de caoutchouc remplie d'eau.

GUIDES TONGUTS.

Enfin l'escorte se laissa convaincre et l'on se remit en route le long de la chaîne neigeuse de Humboldt, dans une vallée semée de graviers, où l'on trouva de l'herbe pour les animaux. Ils rencontrèrent à un certain endroit des traces de mines d'or abandonnées. Au nord-est s'apercevait une autre chaîne, également couverte de neige, qui sembla à M. Littledale devoir être un rameau du Nan-Chan. Après avoir traversé le col de Ping-Dawan (4 930 mètres), ils se trouvèrent au pays des Tonguts.

« Les tentes dont ce peuple fait usage, raconte M. Littledale, sont tout à fait différentes des yourtes de feutre des Kirghiz et des Mongols. Elles sont faites d'un tissu de laine assez poreux, en deux pièces, qui sont lâchement lacées l'une à l'autre, laissant dans le toit, de bout en bout, une fente d'environ un pied de large, pour laisser passer la fumée. Le toit étant presque plat et les côtés en pente très douce, ces tentes couvrent un grand espace de terrain, et, n'étant pas très hautes, n'offrent pas de prise au vent.

ROUE A MONTER L'EAU SUR LE HOANG-HO [1].

« On m'offrit, et je refusai poliment, du thé assaisonné de beurre et de sel. Quant à notre guide tongut, il plongea ses doigts dans le beurre rance qui flottait sur son bol de thé, et s'en barbouilla la figure et les mains.

« Le chef m'examina attentivement de la tête aux pieds, et s'étant informé de ma nationalité, il dit : « L'Anglais a des fusils merveilleux, mais de bien méchants habits. »

Ces fusils merveilleux étaient des rifles à répétition, dont M. Littledale expliqua le système aux indigènes, en leur laissant ignorer qu'il fallait recharger après cinq coups. Les Tonguts s'imaginèrent que l'on pouvait tirer indéfiniment et en conçurent une grande vénération pour le porteur d'un si redoutable engin.

Peu après, l'expédition atteignit les rives du Koukou-Nor, qu'elle contourna, en suivant le rivage pendant deux jours. Le 9 août elle arrivait à Sining, où elle rencontra le géologue russe Obroutcheff et un missionnaire écossais, M. Hunter.

Quelques jours après, M. et Mme Littledale partaient de Sining et gagnaient le Hoang-Ho à Lan-Tchéou.

Ils s'embarquèrent sur le Hoang-Ho, dont le cours est animé par un grand commerce de grains, et le descendirent jusqu'à Baoutou. De là ils firent route en voiture; le 27 septembre, ils franchissaient la Grande Muraille et en quelques étapes arrivaient à Pékin. Ils y prirent quelque repos avant d'aller s'embarquer à Chang-Haï, au mois de novembre.

Le but du voyage était parfaitement atteint : M. Littledale avait tué des chameaux sauvages à deux bosses et en rapportait la dépouille et les squelettes; mais l'objet même de cette hardie entreprise avait été singulièrement dépassé. Il constitue en somme un acte important de l'exploration de l'Asie centrale.

M. Littledale a traversé entre le Lob-Nor et le Koukou-Nor une contrée inconnue, en suivant un itinéraire se rapprochant de celui de Marco Polo. Il a rapporté en outre, de ce voyage si rapidement mené, de superbes collections géologiques.

Cet heureux succès a engagé M. et Mme Littledale à recommencer. Le 10 novembre dernier ils ont quitté l'Angleterre, pour n'y revenir qu'au printemps de 1896, selon leurs prévisions. Ils veulent cette fois traverser le Tibet du nord au sud, par des routes inexplorées. Un neveu de M. Littledale les accompagne, mais on ne nous dit pas si le fidèle fox-terrier est encore de la partie.

1. Ces documents, qui ont été rapportés de leur voyage par M. et Mme Littledale, ont été gracieusement mis à notre disposition par la Société royale de Géographie de Londres, à qui nous adressons nos remerciments.

M. Blöm

Cliché Nadar, à Paris.

G.-AD. BLÖM.
Communiqué par M. Ponel.

Blöm (*Gustave-Adolphe*). Nous avons déjà donné dans nos précédentes chroniques les figures intéressantes des hommes qui se sont associés à l'œuvre féconde de M. de Brazza au Congo, MM. Clozel, Goujon, Ponel [1]. Voici encore le profil d'un de ceux qui sont le plus étroitement liés à l'action du gouverneur général. M. Blöm est à l'âge où l'on achève de constituer et de déterminer sa vie, 33 ans. Secrétaire particulier de M. de Brazza depuis 1893, il est à bonne école. Jusqu'en 1890 il a cherché sa voie : il est certain qu'il l'a désormais trouvée.

Né à Lemé (Aisne) d'un père hollandais et d'une mère française, après de bonnes études au lycée Condorcet il a fait d'abord une carrière commerciale. Envoyé par une maison de commerce à New York, il revient un instant en France, songeant à trouver à Liverpool une place de *correspondent clerk*. Puis, brusquement, il part en 1883, comme agent de la maison Hatton et Coockson, pour le Gabon, et dans les comptoirs de San Benito et du cap Lopez.

C'est à cette distance de la mère patrie qu'il se rapprocha d'elle, pourtant, en 1886. M. Pradier, commandant des établissements français du golfe de Guinée, l'engageait en juin à titre d'agent auxiliaire et le mettait à Lastourville à la disposition de M. Fourneau, chef de la zone de l'Ogoôué. En 1887 il était attaché au service des transports.

Ses relations, alors, avec M. Fourneau, son goût pour l'inconnu et les entreprises difficiles, le déterminèrent à se joindre à l'expédition que celui-ci dirigeait dans l'intérieur. Il fut une des victimes du guet-apens tendu à cette mission au village de Zaourou-Koussio, par ordre du chef Ba Yanda Bafio. Le 11 mai 1891 il était blessé d'un coup de lance au côté et dirigé d'Occosso sur Brazzaville avec les autres blessés.

Ce mauvais début ne le découragea point. Sa blessure à peine fermée et guérie, il repartait, en compagnie de l'administrateur Gaillard, pour le Haut-Oubanghi, où il arriva le 8 juillet 1891. C'est à son activité que l'on dut la construction des postes les plus avancés de cette région, celui des Abiras et de Mobaï, dont on apprenait ces jours derniers la récente attaque par les indigènes.

En si peu de temps, il avait trouvé le moyen de prendre sa part de l'œuvre qui s'accomplissait au Congo : le 27 novembre 1892, M. de Brazza le rappelait pour se l'adjoindre dans ses opérations de la Haute-Sangha.

Arrivé le 28 mars à Bania, il les suivit toutes, étonnant ses compagnons, sous ses apparences frêles, par son endurance et son attention infatigable à la besogne. Tous les levés de détail, entre la Kadeï et la Mambéré, de Nola à Gaza, et de Banya à Coumassa et à N'doué, ont été accomplis par lui de 1893 à 1894.

Dévoué, comme Ponel, à l'Afrique française, froidement énergique, voyageant le jour sans relâche, et travaillant encore la nuit, M. Blöm est de ceux qui ont et auront leur histoire particulière dans l'histoire si curieuse de l'organisation du Congo français.

1. Voir *A Travers le Monde*, nos 1, 3 et 4.

Ligne Télégraphique au Sénégal

Le 17 janvier 1894, M. Bourrel, inspecteur, chef du service des postes et télégraphes de Saint-Louis, quittait cette ville, chargé d'une mission technique. Il s'agissait de reconnaître le tracé le plus pratique d'une ligne télégraphique destinée à relier les rives de la Casamance au réseau sénégalais, en contournant le territoire de la Gambie anglaise.

Cette reconnaissance a été très vaillamment menée. Un peu plus de deux mois après son départ, le 26 mars, M. Bourrel et sa suite de trois hommes, à cheval, arrivaient à la petite ville florissante de Sedhiou, chef-lieu du cercle de la Haute-Casamance. Par le fleuve et la mer, M. Bourrel rentrait à Saint-Louis le 2 avril, rapportant les renseignements nécessaires.

Le Ver à Soie en Afrique

On étudie en ce moment, dans l'Afrique Orientale Allemande, les moyens d'acclimater les vers à soie, et l'on a grand espoir de succès. Les boutures de mûrier qui ont été faites ont parfaitement réussi. De plus, une plante, le *Ricinus communis*, qui forme la principale nourriture de l'espèce connue sous le nom d'*Attacus Ricini*, croît en grande abondance dans la colonie, et serait en outre un excellent moyen de préservation contre les sauterelles.

Le gouverneur baron de Schele a demandé au consulat allemand de Bombay qu'il lui fût envoyé quelques indigènes experts dans l'élevage des vers à soie, en leur confiant des œufs de différentes espèces.

Sur les Côtes de la Cyrénaïque

Entre la Tripolitaine et l'Égypte s'avance un vaste plateau arrondi. C'est le pays de Barka, l'antique Cyrénaïque, la région où les légendes anciennes ont placé le jardin des Hespérides. Le long des côtes, ou à une faible distance de la mer, toute une série de villes s'était construite, Bérénice, Tauchira ou Arsinoë, Barcé ou Ptolémaïs, Apollonias et Cyrène. De ces cinq grandes cités, le pays avait reçu le nom de *Pentapolis*.

Aujourd'hui les ruines s'égrènent le long du rivage. La moderne Benghasi a remplacé Bérénice. Tauchira, que les Arabes appellent Tokra, présente encore des restes pleins d'intérêt. Tolmeïta rappelle le nom de Ptolémaïs, dont les débris s'amoncellent dans la plaine et sur le penchant d'une colline. Mersa Sousa représente Apollonias, l'ancien port de Cyrène, qui n'est plus elle-même qu'un amas de murs croulants et de tombeaux ruinés.

Ce pays, d'un si haut intérêt archéologique, a été déjà exploré plusieurs fois, par le Français Lemaire, l'Italien Della Cella, l'Allemand H. Barth, et deux Anglais, les capitaines Beechey et R. M. Smith.

Au mois de novembre dernier, un archéologue anglais, M. Blundell, et un naturaliste, le Dr Hamilton, dûment munis d'une autorisation du Sultan, sont arrivés de Tripoli à Benghasi sur le yacht *Inva*. Ils n'y ont fait qu'un séjour assez court et sont repartis pour Tolmeïta. Ils comptaient explorer ensuite les ruines de Cyrène. On leur prêtait même l'intention de pénétrer plus tard dans le désert Libyque, jusqu'à l'oasis de Jupiter Ammon, appelée aujourd'hui Siouah.

Malgré son apparence inoffensive, cette mission n'a pas laissé que d'éveiller la curiosité. La croisière du yacht sur la côte a intrigué certaines personnes, d'esprit sans doute trop inquiet : on a voulu y voir un prétexte à sondages, à une étude des mouillages propices ; on s'est dit que tel ou tel port pourrait se trouver à la convenance de l'Angleterre. On a noté la coïncidence de cette mission archéologique : avec l'arrestation par les autorités turques d'un Persan revenant de Djaraboub, capitale des Senoussi, dans lequel on veut voir l'agent d'un gouvernement étranger ; avec la réouverture à Benghasi des écoles italiennes ; avec la nomination à ce même endroit d'un vice-consul italien au lieu d'un simple agent. On s'est dit que l'Angleterre et l'Italie étaient d'accord, et les imaginations ont travaillé.

Rien n'autorise de telles suppositions. En tout cas les résultats archéologiques du voyage seront sans doute d'une assez faible importance. MM. Blundell et Hamilton n'ont guère fait sur les côtes qu'une promenade d'érudits ; ils n'ont pas entrepris de fouilles, dans ce pays pourtant si riche en antiquités, et dès le commencement de janvier ils se sont rembarqués à Derna, d'où l'*Inva* a dû les conduire à Malte.

En Tunisie

Fouilles de M. de la Blanchère

M. René de la Blanchère, ancien membre de l'École Française de Rome, est depuis 1885 délégué en Tunisie par le Ministère de l'Instruction publique et occupe le poste de directeur du service beylical des antiquités et des arts. A ce titre il centralise toutes les informations archéologiques recueillies par les missions scientifiques. Il dirige en même temps les fouilles de Dougga, l'antique Thucca, ou Thugga, dont les ruines couvrent près de 800 hectares.

Depuis 1891, M. de la Blanchère et ses collaborateurs, le lieutenant Denis et le major Carton, ont dégagé des broussailles qui les avaient envahis ou de la terre qui s'y était amoncelée plusieurs édifices importants : un temple de Saturne, de l'époque de Septime Sévère (195), dont les trois chambres intérieures (*cellæ*) conservent des bas-reliefs peints ; un temple de Jupiter, Junon et Minerve, qui est une merveille de marbre blanc, entouré de deux cents stèles votives ; un théâtre, un hippodrome, deux aqueducs.

C'est à Dougga que fut trouvée, sur un mausolée, une fameuse inscription bilingue, en libyen et punique, dont s'empara autrefois un consul anglais, au grand détriment du monument.

Aux dernières nouvelles, on avait achevé de déblayer un temple de Cælestis, la déesse Tanit des Carthaginois.

Exploration de M. Lecoy de la Marche

Dans ce même pays de Tunisie, si riche en souvenirs de l'antiquité, le lieutenant d'artillerie M. H. Lecoy de la Marche a mené à bien une intéressante mission dans le sud. Il s'agissait de relever les traces de la voie romaine qui reliait les villes actuelles de Bou-Grara et de Ghadamès.

Sur un tombeau, M. de la Marche a relevé une précieuse inscription bilingue en latin et néo-punique. Un autre document épigraphique nous fournit quelques détails sur l'armée romaine de la Tripolitaine, sujet sur lequel on manquait totalement jusqu'ici de renseignements.

Yachting

Les Croisières du « Chazalie »

Le *Chazalie* est un trois-mâts goélette de 604 tonneaux et de 50 m. 65 de longueur. Construit en 1875 et remis à neuf en 1893, il est devenu la propriété de

M. le comte de Dalmas. C'est le plus grand yacht à voiles existant et l'un des meilleurs marcheurs. La machine à vapeur de 250 chevaux dont il est muni n'est destinée en effet qu'à lui venir en aide dans les circonstances où l'usage des voiles est impossible, et la cheminée, à télescope, rentre sous le pont en temps ordinaire, pour faciliter la manœuvre.

Depuis qu'il est sous les ordres de M. le comte de Dalmas, le *Chazalie* n'est pas resté inactif. Le 23 janvier de l'année passée, il partait du Havre avec vingt-huit hommes d'équipage, essuyait un grain violent au large d'Ouessant, et, poussé par un vent de tempête, filait à toute vitesse le long des côtes du Portugal.

LE PLUS GRAND YACHT A VOILE EXISTANT : LE « CHAZALIE » A M. LE COMTE DE DALMAS.

Le point de départ de la croisière qu'il devait faire dans la Méditerranée était Menton, d'où il partit le 28 mars. Longeant la Corse et la Sardaigne, traversant la Sardaigne, le *Chazalie* gagna la Grèce et le Pirée, par le canal de Corinthe, récemment ouvert à la navigation. Le yacht remonta de là les côtes de Grèce, par le détroit de l'Eubée, faisant escale aux endroits pittoresques, à Volo pour l'excursion des Météores, à Salonique, au mont Athos. Après la visite de Constantinople, il porta les touristes au fond de la baie d'Ismid et vint les reprendre à Moudania. Pour le rejoindre, ceux-ci avaient fait une assez longue course à l'intérieur des terres par Ismid, Lefké, Mekedjé, Biledjik et Brousse.

La partie la plus originale du voyage, la plus en dehors des itinéraires usuels, fut la croisière sur les côtes d'Asie Mineure, et notamment dans la baie de Chiralu et le golfe d'Adalia. Sur ces rives abondent les sites pittoresques, encadrant des ruines antiques, arcs de triomphe, tombeaux, théâtres, envahies par une folle végétation : Olympous, Phasélis, Adalia, Perga, Sidè.

Ce fut le point extrême de cette course. Le retour eut lieu par Chypre, Candie, le Pirée et la route suivie à l'aller. Le 16 juin, le *Chazalie* jetait l'ancre dans le port de Marseille.

Revenu depuis au Havre, le yacht de M. le comte de Dalmas a repris la mer le 28 décembre dernier. Assailli dès le départ par une furieuse tempête, il a eu son beaupré cassé et a dû se réfugier à Portsmouth. Le *Chazalie* a continué de là, par Madère et les Canaries, sa nouvelle croisière, plus lointaine encore que la première, puisqu'elle a pour objectif les Antilles et la côte de Venezuela.

Sans doute M. de Dalmas, qui a déjà raconté aux amateurs son voyage méditerranéen, ne manquera pas de leur donner le récit de sa nouvelle odyssée au delà de l'Atlantique.

Un Moyen original de traverser les Rivières

Le Pandj est un fleuve du Darvaz. Dans cette région montagneuse du Pamir, le courant est fort rapide, et par contre les ponts font totalement défaut; les indigènes ont trouvé le moyen de s'en passer.

Pour passer d'une rive à l'autre ils font usage du *goupsar*. Le goupsar est une peau de chèvre aussi hermétiquement close que possible. Par le cou sont introduits les vêtements de celui qui veut passer l'eau. Une fois cet orifice soigneusement reficelé, on insuffle de l'air dans la peau par une des pattes, munie d'une sorte de bouchon. A cheval sur cette singulière monture, et nageant de la main droite et des pieds, l'indigène réussit à franchir les courants les plus dangereux. En général il tient une seconde peau toute gonflée, pour le cas où la première serait crevée par quelque rocher.

Pour passer beaucoup de monde on emploie un grossier radeau de planches, qui, pendant la traversée, enfonce au-dessous du niveau de l'eau, ou bien un radeau plus fragile, composé de peaux de chèvre gonflées, assemblées par des perches. Comme les accidents sont à craindre, il est prudent d'avoir à sa portée un goupsar de sauvetage.

Contre-amiral Réveillère. — *La Conquête de l'Océan.* — Paris, Berger-Levrault, 1894 (in-12, 320 p.).

Le contre-amiral Réveillère est à la fois un patriote, un homme pratique et un marin. On comprend donc que la pensée de la France et de ses intérêts économiques transparaisse sous chaque ligne de son livre; qu'il répudie tout sentiment de pure vanité nationale et de gloriole pour examiner les questions en économiste; enfin, que la mer et les choses de la mer jouent à ses yeux un rôle capital dans la vie du monde.

C'est l'Océan qui, selon lui, doit désormais rapprocher les nations : l'internationalisme économique est une conséquence du développement des voies de communication et de l'achèvement de certains grands travaux, comme le percement de l'isthme de Suez, le canal des Deux-Mers, le canal de Corinthe, et le canal (qui certainement se fera) de Panama.

Dès lors, plus de protectionnisme : il faut abattre ces barrières qui gênent l'essor naturel de la production; il faut créer des colonies de commerce, non d'exploitation ou de domination; enfin et surtout, il faut développer méthodiquement la marine, dans un intérêt aussi bien économique que militaire. L'humanité, après avoir passé par différentes phases : celle des civilisations fluviales, puis des civilisations méditerranéennes, ensuite de la civilisation atlantique, parvient à un stade nouveau, celui de la civilisation océanique, c'est-à-dire universelle. Ce qui caractérise en effet notre siècle, aux yeux de l'auteur, c'est qu'il a vu s'ouvrir l'*ère océanique*, où, grâce à la marine, le travail des peuples se répartira suivant leurs aptitudes et les conditions de leur sol. Il pense que le devoir de la France est de développer surtout son industrie.

C'est là une opinion bien peu en rapport avec les idées actuellement en cours. Il y a beaucoup de ces assertions très personnelles, très logiques aussi, dans *la Conquête de l'Océan*; c'est ce qui donne à ce livre, virilement pensé et écrit, son intérêt très vif et très soutenu.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Organisation d'une Caravane Scolaire à Constantinople et en Grèce.

C'est un vieux proverbe toujours vrai que l'union fait la force. S'associer pour voyager constitue un des moyens les plus économiques et les plus avantageux de voir du pays et de s'instruire. Mais il s'agit de rencontrer des compagnons de voyage qui aient mêmes goûts et mêmes ressources, assurés avant le départ d'une sympathie mutuelle et d'une entente parfaite.

La société de voyage la plus agréable et la plus sûre se composera sans doute de gens qui formaient antérieurement un groupe naturel, et lié par un commerce fréquent. Or qui se connaît mieux que les élèves et leurs maîtres, dans un même établissement?

La caravane scolaire, sans parler de l'intérêt qu'il y a pour une école à compléter l'enseignement par le voyage, est un groupe d'excursion tout formé, tout tracé. Les budgets d'écoliers mis en commun permettent de belles et larges excursions.

La difficulté de mettre en mouvement un petit peuple, de lui assurer comme à une armée en marche le vivre et le couvert, à première vue peut effrayer. Mais le Club Alpin français s'est offert comme guide et comme organisateur.

Aux vacances dernières, il a mis en route une caravane scolaire vers Constantinople et la Grèce, ces pays que tout élève de nos maisons classiques a dû rêver de visiter. Heureux jeunes gens que ceux qui en ont profité ! Ce serait à donner envie de retourner à l'école.

Il nous a paru que leur expérience et les conseils du Club Alpin, portés à la connaissance du lecteur, pouvaient provoquer d'autres initiatives du même genre. Il existe des guides aux pays étrangers. Pourquoi, avec le temps et sur de semblables expériences, ne constituerait-on pas le *Guide pratique du voyage scolaire*?

LA SAISON

Aller à Constantinople et en Grèce au mois d'août, est-ce une époque favorable? En plein été encore : on préfère en général le printemps et l'automne. Mais l'écolier qui veut employer ses vacances n'a pas le choix. Partir, au lendemain de la distribution des prix, est pour lui une nécessité, et une récompense longtemps attendue. La récente caravane scolaire, organisée par l'*École Albert-le-Grand d'Arcueil*, sous les auspices du *Club Alpin*, a prouvé que l'on peut visiter sans inconvénient les Balkans, l'Hellade et la Morée à cette époque. Aucun des membres n'en a souffert, ni ne l'a regretté. Une fraîcheur relative tempérait assez souvent la chaleur. Et un beau temps continu, un soleil qui ne se cachait guère, payaient largement de leur peine les voyageurs par l'éclat des sites et des monuments antiques. Avec certaines précautions hygiéniques, tous ont pu se préserver de la fièvre. Le grand danger est le refroidissement : il suffisait d'y penser pour s'en garantir.

ITINÉRAIRE

Voici, à peu près, le programme d'une excursion de 40 jours qui suppose pour chacun des membres une dépense totale de 1500 francs, tout compris, transport, nourriture et faux frais.

Départ le 2 août de Paris, gare de l'Est, par l'Orient-Express. — Le mieux est de prendre cette route jusqu'à Constantinople. Elle est plus chère, mais, par l'économie de temps qu'on réalise sur la durée du trajet, on trouve le moyen de s'arrêter à quelques étapes importantes.

Sur six jours, dont 70 heures seulement en chemin de fer, on peut rester deux jours à Vienne et à Pest en attendant que l'Orient-Express, semi-hebdomadaire, partant le jeudi et le lundi de Vienne, vous emporte à Belgrade, Nich et Sofia. On peut encore s'arrêter un jour à Belgrade. C'est là l'avantage de cette route à laquelle des voyageurs moins pressés pourraient préférer la voie du Danube, jusqu'à son embouchure par bateaux et chemins de fer. Cette dernière route permet de voir le Bosphore et la mer Noire : mais elle est moins directe et, comme les horaires ne concordent pas, beaucoup plus longue.

Il faut compter au moins une semaine à *Constantinople* : car ce n'est pas une ville à visiter, mais trois, la ville turque, Scutari, Stamboul, et les quartiers européens de Galata et de Péra. Il faut avoir vu le Bosphore et un coin d'Asie avec Brousse. Cette dernière excursion se fait en trois jours. Soit par conséquent quatre jours pour connaître Constantinople, le monde des monuments byzantins et turcs qu'elle renferme. Le mieux pour une caravane scolaire est de descendre au Grand Hôtel, rue de Péra, très central et très vaste.

De *Constantinople*, on a deux routes d'excursion à choisir pour se rendre à Athènes : ou par la *Turquie d'Asie* ou par la *Turquie d'Europe*. — D'un côté on peut voir Ephèse et Smyrne, de l'autre Salonique. C'est dans les deux cas une route de mer; la seconde a l'avantage de permettre la visite du mont Athos, le sanctuaire de la religion grecque. La première donne une idée plus complète de la mer Egée et de l'Archipel grec, des centres importants de la vie nationale hellénique. Si l'on veut profiter de ces trajets, à peu près de même étendue, il faut une semaine : car on doit compter dans les deux cas trois jours et demi environ de bateau.

On peut voir *Athènes* en deux jours : bien entendu, en sacrifiant la plus grande partie de la ville moderne pour s'attacher à recueillir les souvenirs durables de l'antiquité qu'on y est venu chercher. C'est fort peu, d'ailleurs, pour s'en pénétrer, comme le ferait un voyageur libre de son temps et de son budget. Mais le budget d'écoliers qui de France viennent voir Constantinople et la Grèce est limité. Ils sont à l'âge des longs espoirs : venus ainsi à Athènes, ils y reviendront.

D'Athènes, on se dirigera vers le Péloponèse, où tant de noms évoquent pour des élèves les souvenirs classiques : Corinthe, Mycènes, Argos, Tyrinthe, Epidaure, Sparte. C'est là aussi, après Athènes, que l'érudition moderne a ouvert les champs d'antiquités, Olympie, Mycènes, etc. On y va, aujourd'hui, par des chemins de fer assez commodes. D'*Athènes* à *Corinthe* : trois heures avec le temps nécessaire, en plus, pour contempler le magnifique panorama de l'Acro-Corinthe. De *Corinthe* à *Nauplie* : trois heures. Mais s'arrêter plusieurs fois : pour Mycènes (le trésor d'Atrée, l'acropole, la porte des Lions), pour Argos et Tyrinthe (l'acropole et la citadelle). On peut encore faire ces excursions aux centres de la Grèce primitive en gagnant Nauplie par mer.

De *Nauplie* une journée doit être employée en voiture ou à cheval à visiter Epidaure (l'hiéron d'Esculape, le théâtre). Puis une demi-journée pour gagner Tripolis (ch. de fer jusqu'à Myli, une heure : voiture, six h. ensuite). Une demi-journée pour visiter les antiquités d'Arcadie. Et, en dix heures de cheval, atteindre *Sparte* (théâtre, musée des antiquités laconiennes : une demi-journée).

Partir alors à midi de *Sparte*, dans la journée visiter Mistra, où paraît, dans sa meilleure forme, la vie grecque du moyen âge, gravir le Taygète. Coucher à Trypi, à la limite de la Messénie et du pays de Sparte. — En une autre journée, par l'admirable gorge ou Langada du Taygète, descendre sur Kalamata. Cinq ou six jours d'étapes permettent de voir l'Argolide, la Laconie, tous ces lieux qui représentaient pour l'élève une tâche, et à la vue desquels désormais son imagination éveillée trouve un bienfait dans ce qu'il considérait comme un devoir.

Et maintenant pour la caravane arrivée à l'extrême limite du continent, c'est le retour. Mais quel retour, aisé d'abord, en chemin de fer à Diavolitzi, par Messène (quatre à cinq heures) — riche en souvenirs : Mégalopolis, la Lycie, et surtout Olympie, d'où l'on regagne Pyrgos et Patras : six jours environ.

Là, si l'on dispose d'un peu de temps, quelle tentation de s'embarquer sur le golfe de Corinthe (Compagnie hellénique et panhellénique, quatre ou cinq départs par semaine)! En quatre heures par certains bateaux, on abordera à Itea, le port de Delphes. Avant de quitter la Grèce, visiter le sanctuaire qu'elle s'était choisi et que les fouilles françaises de l'École d'Athènes lui ont depuis peu restitué; c'est vraiment le terme désigné et presque imposé d'un pèlerinage aussi classique que celui d'une classe dans l'Hellade.

Et alors on quittera la Grèce, en touchant encore à Corfou pour revenir en France par Trieste, Venise, Milan et la ligne du Gothard.

(*A suivre.*) E. B

L'Expédition Arctique Jackson-Harmsworth

La presse anglaise et américaine s'est donné, ces temps-ci, un beau programme. Elle veut pénétrer le mystère du Pôle, comme elle nous a révélé, avec Stanley, l'Afrique. Le Chicago Herald *a envoyé, en 1894, M. Wellmann au Pôle sans succès. Le propriétaire d'un journal anglais qui, à vingt-neuf ans, a fait fortune, M. Harmsworth, a organisé lui-même l'expédition Jackson. Voici son histoire :*

M. A. HARMSWORTH.
D'après le *Sketch*.

L'EXPÉDITION anglaise conduite par M. Jackson et dont M. Harmsworth a fait les frais hiverne en ce moment sans doute aux environs de la terre François-Joseph.

Après avoir débuté comme directeur des *Answers*, M. Alfred C. Harmsworth, âgé maintenant d'environ vingt-neuf ans, dirige sept autres journaux ou magazines, dont le tirage hebdomadaire dépasse 1 750 000 exemplaires, et dont les rédacteurs et dessinateurs touchent par an un total de 10 à 15 000 livres sterling, soit 250 à 300 000 francs. Ces simples chiffres font entrevoir que les revenus de M. A. C. Harmsworth sont fort respectables, et comme cet intelligent et heureux directeur a lu autrefois avec émotion les récits des voyageurs arctiques, qu'il désire le progrès des connaissances géographiques et naturelles, il a offert à M. Jackson la direction d'une expédition au Pôle Nord. Y parviendra-t-elle? réussira-t-elle même à planter plus près du Pôle que les étoiles de l'Union le pavillon anglais, en retard seulement de quatre milles sur cette route malaisée? nul ne saurait le dire à cette heure. Sans doute M. Harmsworth le souhaite. Mais ce qu'il demande avant tout, c'est une abondante série d'observations scientifiques, des renseignements de tout ordre, et il saura se contenter de ce résultat moins brillant, mais d'un plus véritable intérêt. Aussi des instructions scientifiques ont-elles été dressées par des spécialistes, et les plus délicats instruments ont trouvé place à bord.

LE BATEAU « WINDWARD ».
D'après l'*Illustrated London News*.

M. Jackson, le chef de l'expédition, a trente-quatre ans. C'est un ancien élève de l'Université d'Édimbourg. Au moral, c'est un homme d'une énergie rare, actif et résolu. Au physique, il est haut de six pieds, bien proportionné et sans embonpoint, et il ignore à peu près ce que c'est que de se mal porter. Il a déjà fait plusieurs voyages. L'année dernière il a parcouru en traîneau une distance de 4 000 milles, dans les pays voisins des mers de Barents et de Kara. On ne saurait imaginer un meilleur entraînement pour un explorateur polaire.

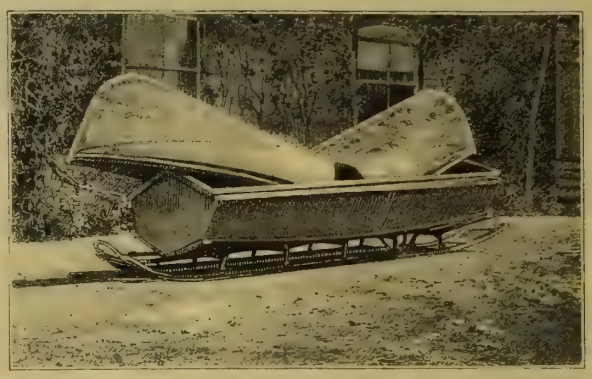
M. JACKSON.
D'après le *Sketch*.

Avec M. Jackson sont partis : un officier de la Compagnie Péninsulaire et Orientale, M. Albert Armitage, chargé des observations astronomiques; un médecin, M. Reginald Hettlitz; un botaniste, M. H. Fisher ; un minéralogiste et ingénieur, M. J. E. Child, qui est en même temps un excellent photographe; un géologue, M. William Topley. Le capitaine Schlosshauer est préposé à la conduite du navire, avec l'assistance d'un pilote spécial aux parages arctiques, le *icemaster*; celui de l'expédition Jackson est John Crowther, qui a déjà visité avec Leigh Smith les parages de la terre François-Joseph.

Le bateau, le *Windward*, est un baleinier gréé en barque, avec machine auxiliaire à hélice, construit pour affronter les glaces, extrêmement solide, avec double et, même, aux endroits susceptibles de supporter les plus grandes pressions, quadruple bordage de bois. Au haut du grand mât il porte le « nid de corneille », qui

sert d'observatoire aux pêcheurs et aux navigateurs arctiques. Le *Windward* mesure 36 mètres de long, près de 8 m. 80 au bau, 5 mètres de profondeur. Son tonnage brut est de 321 tonneaux, et il peut recevoir environ 700 mètres cubes d'approvisionnements.

Cette vaste contenance n'est point excessive si l'on songe à tout ce qu'ont emporté avec eux les explorateurs. A leur intention on embarqua plus de 8000 kil. de viande, bœuf et mouton sous toutes les formes, langues de mouton, veau rôti, saucisses de Cambridge, tripes et oignons, jus de viande concentré, extrait de bœuf, bouillon, etc., 1212 kil. de pommes de terre, des choux, des carottes, du céleri, des raves. Pour la confection de certains extraits de viande, 5 livres 1/2 de bœuf ont donné seulement 56 gr. 2/3 d'extrait. Des harengs, des sardines varieront le menu. Quatre tonnes et demie de farine serviront à faire le pain, qui sera remplacé au besoin par le biscuit, dont on a emporté un poids égal.



TRAINEAU DÉMONTABLE.
D'après l'*Illustrated London News*.

Ce n'est pas tout : il a fallu songer aussi aux bêtes, chiens et poneys. Pour les uns, le *Windward* a pris cinq tonnes de biscuit à l'huile de foie de morue et deux de gâteaux à la fibrine; pour les autres, du foin comprimé et un mélange spécial.

Une barrique de bon bordeaux a été mise à bord, mais les spiritueux, sans être absolument proscrits, sont en petite quantité.

MAISONS DE BOIS.
D'après l'*Illustrated London News*.

Le costume de fourrure adopté par M. Jackson est celui des Samoyèdes. En temps ordinaire c'est un manteau demi court, en peau de renne, le poil en dedans, où l'on entre la tête la première comme dans un tricot de matelot. Un ceinturon le serre à la taille. Les gants sont cousus dans le prolongement des manches, mais une fente à l'endroit du poignet permet au besoin de sortir la main. Pour les temps très froids, ou lorsqu'il neige, c'est un manteau plus long, en renne blanc, le poil à l'extérieur. Aux pieds, des bottes de rennes, et, sur la neige, les raquettes canadiennes. Les vêtements de dessous sont principalement en laine. De grands sacs de fourrure sont destinés à envelopper les explorateurs pendant leur sommeil.

Toutes les précautions matérielles ont été prises, et bien prises, par les soins surtout de M. Arthur Montefiore, secrétaire honoraire de l'expédition.

Les traîneaux, construits en vue d'être à la fois légers et résistants, ont été faits en vieux bois de frêne. On peut y adapter un mât et une voile. Leur longueur varie de 2 à 4 mètres environ; la largeur est de 0 m. 45. Le poids moyen qu'ils peuvent porter est d'environ 130 kilogrammes. Ils doivent servir pour la marche en avant, avec les embarcations dont le *Windward* emporte toute une série : six baleinières; un bateau en aluminium, démontable en plusieurs morceaux; un bateau de cuivre semblable; quatre petits bateaux norvégiens légers, et un petit canot en écorce de bouleau.

Le plan de M. Jackson était d'atteindre Arkhangelsk et d'y embarquer des Samoyèdes, des chiens et quatre poneys. Cette première partie du programme, facile d'ailleurs, a été exécutée. Le 21 juillet dernier, le *Windward* a quitté Londres, salué par une foule nombreuse. Au commencement d'août il sortait du port d'Arkhangelsk, pavoisé en son honneur. On avait embarqué bêtes et gens, plus 150 tonnes de charbon, et les maisons de bois commandées pour l'hivernage. De forme octogonale, elles ressemblent à des tentes. Elles ont trois parois, l'une de bois, la seconde de grosse toile, la troisième de feutre.

M. Jackson voulait se faire débarquer sur la terre François-Joseph, avec ses maisons de bois, ses traîneaux, ses canots, les approvisionnements nécessaires pour six hommes et lui pendant plusieurs années. Il devait alors renvoyer le *Windward*, qui serait revenu les chercher plus tard et avec ses compagnons pousser au nord, par la terre de Petermann, en établissant à de courts intervalles des dépôts de vivres. Ainsi il assurerait sa retraite et en même temps allégerait les traîneaux au fur et à mesure que croîtraient les difficultés.

Qu'est-il advenu depuis le départ d'Arkhangelsk? On l'ignore. Une chose est certaine, c'est que le *Windward* n'a pas reparu. Sans doute il a été pris par les glaces, précoces en cette année 1894 si défavorable aux navigations arctiques. Les dernières nouvelles datent de la fin d'août. Le capitaine d'un sloop pêcheur de morses a aperçu à cette époque le *Windward* par 75°45′ de lat. N. et 44° de long. E. Il marchait à la vapeur, dans la direction de la terre François-Joseph, sans obstacles, à travers des glaces rompues et flottantes. Tout ce qu'on pourrait dire de plus à l'heure actuelle serait hypothèse sans fondement. En tout cas, si le retour du *Windward* a été entravé, le bateau est solide, et son équipage amplement pourvu. Il ne faut désespérer de rien.

Relations commerciales entre la Belgique et l'Etat Indépendant du Congo

Entre l'État indépendant du Congo, né il y a dix ans, et la Belgique, un courant commercial des plus actifs s'est déjà établi. Le port d'Anvers a pris une notable expansion, et l'industrie belge, soutenue par le gouvernement, est arrivée à vaincre la concurrence anglaise. Il est à remarquer en effet qu'à l'heure actuelle les importations de la Belgique seule dans l'État indépendant égalent en valeur, à peu de chose près, les importations réunies des autres nations dans cette même région.

Très productif, le Congo exporte en première ligne de l'ivoire, puis du caoutchouc, des noix palmistes et de l'huile de palme, enfin des gommes et des essences de bois très variées, dont plusieurs sont très résistantes et peuvent être employées à la construction ou à l'ébénisterie. On commence à y cultiver le tabac, qui vient facilement, et l'on fait des essais de culture du caféier. Les mines de cuivre et de fer abondent et seront d'une exploitation aisée.

Enfin, chose importante pour le bien-être des colons européens, l'élevage du gros bétail y réussit parfaitement. On a même pu acclimater des ânes, des mulets et des chevaux, et installer, dans l'île de Matéba, un haras aujourd'hui prospère.

En échange, l'État indépendant reçoit, et pour moitié, comme nous l'avons dit, de provenance belge, les articles suivants :

Des armes et des munitions, destinées aux indigènes, assez peu redoutables, moins redoutables même que les flèches empoisonnées, si l'on songe que chaque fusil, livré à Anvers, revient à 7 fr. 25. C'est dire qu'il est plus dangereux pour son possesseur que pour ses adversaires.

Des bateaux, de forme spéciale, d'un tirant d'eau aussi réduit que possible, stables pourtant, de façon à naviguer sur les basses eaux et dans les rapides.

L'alcool, véritable poison dans ces régions, provient surtout d'Allemagne et des Pays-Bas.

Pour le trafic avec les indigènes, la Belgique envoie aussi des fils de cuivre, de la verroterie, des outils appropriés à leurs besoins, notamment une bêche, munie d'une traverse spéciale, permettant de labourer les pieds nus. Les tissus divers, lainages et cotonnades, sont un des articles de commerce les plus importants et pour lesquels la lutte avec la concurrence anglaise a été le plus difficile. Il ne s'agit pas en effet de fournir aux noirs des étoffes solides, ni coûteuses. Celles qui leur conviennent doivent être à bon marché, avoir de l'apprêt et plaire par des couleurs éclatantes au goût peu raffiné de l'acheteur. Un des rapports français sur l'Exposition d'Anvers constate le succès extraordinaire d'une certaine cotonnade rouge à lisières blanches, tout simplement imprimées.

A côté de ces objets destinés aux noirs figurent ceux dont les colons européens ne sauraient se passer, soit pour leurs besoins et le confort de chaque jour, soit pour l'exploitation du pays. Ce sont les outils, divers métaux, des machines, du matériel de construction, les bateaux spéciaux dont nous avons parlé plus haut, et certaines denrées alimentaires.

A l'Exposition d'Anvers, qui a fourni des statistiques très instructives à ce sujet, figuraient des spécimens de chaque série, en usage déjà ou proposés pour l'importation au Congo. Parmi les articles intéressant le colon et le voyageur, il convient de signaler les habitations légères, facilement transportables et démontables, dont plusieurs types étaient en présence. Le carton comprimé, la tôle ondulée, les charpentes d'acier en formaient en général les éléments. Une double paroi laissant l'air circuler tout autour de l'habitation, surélevée au-dessus du sol, et des vérandas, la protègent contre la chaleur. Le bois, qui se détruit si facilement dans ces climats, n'est employé dans ces constructions que pour le strict nécessaire. On a même dû établir des meubles en tôle d'acier.

Pour l'explorateur on a inventé des tentes imperméables à double paroi, des lits de camp se repliant dans une malle, des malles métalliques formant *tub* pour les ablutions matinales, etc. Avec ce nouveau matériel on a calculé qu'une malle-tub et quatre malles métalliques à coins arrondis peuvent contenir tout ce qui est indispensable pour un voyage de deux ans.

Pour tous ces objets, quels qu'ils soient, une condition s'impose. Destinés à être transportés à dos d'homme dans la plupart des cas, ils doivent être divisibles ou assemblables en paquets du poids maximum de 30 à 35 kilogrammes, enveloppés d'un tissu imperméable ; les adresses sont poinçonnées sur une plaque de fer-blanc, ou, sur les caisses, gravées au fer rouge.

Dans les régions fluviales, le transport par bateaux offre plus de commodité. Mais le Congo, navigable pendant une partie de son cours, n'est plus praticable entre Léopoldville et Matadi, à une faible distance de son embouchure. Pour remédier à cet inconvénient, une compagnie s'est formée en vue de relier ces deux stations par un chemin de fer, qui aura plus de 400 kilomètres de long. Des conditions spéciales, relatives au climat, ont dû être observées. Au lieu de traverses en bois, on a relié les rails par des traverses en acier; pour éviter le renversement des wagons par les ouragans on a dû abaisser leur centre de gravité, et établir au-dessous des compartiments une sorte de caisse pouvant recevoir des bagages ou un lest.

L'établissement de cette voie, si importante pour le développement intérieur de l'Etat indépendant, marche rapidement. Dès le mois d'août dernier, deux trains partaient chaque jour de Matadi pour Kenge, distant de 40 kilomètres, et les travaux étaient plus ou moins avancés à 40 kilomètres au delà.

Si l'on songe que le Congo français est limitrophe de l'État indépendant, le succès de cette colonisation est pour nous d'un heureux augure.

Deux Colonies agricoles Françaises au Canada

Sur la ligne du Grand Transcontinental Canadien, à 2 780 kilomètres environ de Montréal, la station de *Indian Head* dessert deux villages de fondation récente, *Lac-Marguerite* et *Montmartre*, distants l'un de l'autre de 4 lieues.

Dans la prairie, déjà onduleuse et faisant pressentir les premières rampes des Montagnes Rocheuses, ces deux villages se sont élevés par les mains de cultivateurs venus de France. Dans cette partie lointaine du Canada, dans la province d'Assiniboia, une compagnie foncière française a acquis de vastes terrains, les uns concédés gratuitement par le gouvernement du Dominion, les autres achetés à la Compagnie du Transcontinental Railway. Sur ces terres en friche, elle a envoyé des ménages de cultivateurs, français, choisis avec soin, et leur a avancé les premiers fonds nécessaires pour commencer l'exploitation.

La naissance de Montmartre date du mois de juillet 1893. Les premiers arrivés durent se construire d'abord des *tepees*. Le *tepee* est une hutte en forme de cône. Des branchages en forment la charpente, et de larges mottes de gazon sont appliquées sur cette carcasse et forment la paroi.

Les bestiaux et les instruments furent placés dans une vaste grange, élevée en hâte pour protéger ce capital précieux. Après quoi les hommes s'occupèrent d'eux-mêmes, et l'on construisit des baraquements en planches, de meilleure figure sans doute, mais moins bien clos au vent que le primitif *tepee*. Dans les premiers temps, ce fut la vie commune, chacun s'entr'aidant de son mieux. Puis les familles se constituèrent, et vers la fin de 1894 on célébra la venue au monde du premier Français originaire de Montmartre (Canada).

LES TEPEES AU CANADA.
Photographie communiquée par M. Lorin.

Les instruments de la maison principale servent à tour de rôle à chaque colon. Là aussi ils trouvent la petite pharmacie indispensable.

L'ouvrage est rude, mais vaillamment attaqué. En août et septembre il faut « casser la prairie », c'est-à-dire la défricher, la labourer profondément. On peut alors au printemps suivant semer du blé. Sinon, l'hiver rendant impossible par les gelées le travail de la terre, il faut se contenter plus tard d'un labourage superficiel et l'on ne récoltera que de l'orge ou de l'avoine.

L'élève du bétail prospère avec un succès étonnant. Vaches laitières, bœufs pour le labourage se multiplient et les colons tirent dès maintenant grand parti du beurre, du fromage et du lait concentré qu'ils produisent.

A Montmartre il y a déjà un hôtel, tenu par un gentilhomme breton, et où l'on fait pour 1 fr. 25 un déjeuner des plus substantiels.

Lac-Marguerite s'est élevé et grandit dans les

LE DÉFRICHEMENT.
Photographie communiquée par M. Lorin.

mêmes conditions, près du lac qui lui donne son nom.

De temps à autre, un chasseur apparaît, guidé par un ancien sous-officier qui fut porte-fanion du général Ladmirault. La contrée est en effet giboyeuse, quoique le bison ait disparu. Mais on trouve en abondance des outardes, des canards, des pélicans, grouses, dindons sauvages, chevreuils et lièvres. La poule de prairie est un gibier sans défiance, si facile à approcher que, malgré sa facilité de reproduction, le gouvernement a dû édicter quelques mesures protectrices à son égard.

Malheureusement pour bien des amateurs, le dimanche, la chasse est interdite, et la seule distraction possible, après la flânerie, est la lecture des journaux, dont un paquet, chaque semaine, arrive de France.

Cette année, on espère pouvoir élever à Montmartre (Canada) une chapelle et une école, une école française, où l'on apprendra aussi l'anglais, mais comme langue vivante. Le gouvernement du Dominion laisse toute liberté en ces matières et protège avec bienveillance, sans trop intervenir, tous les colons, surtout lorsqu'ils sont aussi vaillants que ceux de Lac-Marguerite et de Montmartre.

Décidément, quand on voudra prouver que notre race peut et sait coloniser, c'est toujours au Canada qu'il faudra chercher des arguments.

Les Fouilles de Chypre

Depuis que Chypre est passée sous la domination de l'Angleterre en 1878, de nombreux travaux archéologiques y ont été accomplis. Des souscriptions privées ont fondé vers 1883 un musée où ont été rassemblées déjà un certain nombre d'antiquités. La règle imposée aux auteurs des fouilles est de donner au gouvernement le tiers de leurs découvertes et un tiers au propriétaire du sol. Le reste leur appartient. Cette législation est peut-être habile, car elle attirera certains archéologues, heureux de conserver quelque chose de leurs trouvailles et que la renommée artistique de Chypre, assez faible comme on sait, n'eût pas suffi à séduire.

Le gouvernement allemand a profité de la réglementation libérale des Anglais pour faire exécuter à plusieurs reprises des fouilles par le Dr Max Ohnefalsch Richter. En 1889, celui-ci a exploré les environs de Tamassos. Actuellement les fouilles allemandes se sont portées du côté de l'Acropole orientale d'Idalion; le musée de Berlin et celui de Chypre possèdent chacun une tête archaïque, trouvées toutes deux en cet endroit, en même temps qu'un torse de femme.

Le British Museum de Londres et une société anglo-hellénique ont également donné des missions à Chypre, notamment à M. John L. Myers et à M. Arthur Smith.

Au musée de Chypre, où l'on peut se faire une idée de la valeur des trouvailles, on remarque surtout quelques chapiteaux, provenant de l'Acropole d'Idalion; des fragments de trois sculptures représentant toutes trois une déesse assise sur un trône, avec deux enfants auprès d'elle, qui serait Aphrodite; un fragment de sphinx ou de lion, trouvé en 1883 par le Dr Richter près de Tamassos, à Frangissa. A cette même place, dans un sanctuaire dédié à Resef-Apollon, le Dr Richter a mis au jour une colossale statue d'argile. C'est encore cet archéologue, le mieux au courant des antiquités cypriotes, qui a déblayé dans une grande plaine, près du village de Vitsada, un temple d'Apollon, de style hellénistique, beaucoup plus soigné et plus artistique que ce qu'on avait vu jusqu'alors dans l'île. Il y fit la découverte d'une statue singulière, tenant d'une main les attributs d'Apollon, de l'autre ceux de Zeus.

FOUILLES DE CHYPRE.
D'après un croquis du *Daily Graphic*.

Notons que si les Anglais et les Allemands travaillent activement à Chypre, un Français, M. le marquis de Vogüé, les y a précédés, il y a plus de trente ans. D'ailleurs il reste encore beaucoup à y faire. Il reste même à y étudier d'autres monuments plus modernes, mais fort curieux, la cathédrale gothique, restaurée déjà par les Anglais, les monuments élevés par les Croisés, les princes de Lusignan et les Vénitiens, dont M. de Mas-Latrie a déjà signalé l'importance et l'intérêt.

Quoique Chypre appartienne à l'Angleterre, ce sera l'honneur de la France d'en avoir, avec M. de Mas-Latrie, fouillé l'histoire et, avec M. de Vogüé, le sol pour la première fois. Bientôt le *Tour du Monde* continuera cette tradition en donnant à ses lecteurs la description de l'île au point de vue pittoresque et archéologique, par M. Émile Deschamps qui a été chargé récemment d'une mission française à Chypre.

A Delphes

Nous apprenons que la Commission du Budget présentera à la Chambre des Députés un crédit de 150 000 fr. pour permettre à M. Homolle de poursuivre ses belles recherches de Delphes.

Nous ne doutons pas de la décision favorable du Parlement.

La Délimitation de Sierra-Leone

Le 21 janvier de cette année a été signé à Paris entre les plénipotentiaires de la France et de l'Angleterre un arrangement fixant la ligne de démarcation entre le territoire de Sierra-Leone et les possessions limitrophes. On se souvient que ces frontières étaient assez vagues encore pour permettre en janvier 1894 un déplorable accident à Warina.

Le récent arrangement fait partir cette frontière de la côte de l'Atlantique, un peu au-dessus de Kiragba, parallèlement au chemin qui va de ce village à Roubani ou Robenia, d'abord à gauche, puis à droite de ce chemin, jusqu'à la ligne de collines qui sépare les bassins de la Mellacorée et de la Grande Scarcies. La frontière suit cette ligne de partage des eaux, jusqu'à la source de la Petite Mola, dont elle suit le cours jusqu'à son confluent avec la Mola, puis le thalweg de la Mola jusqu'à la Grande Scarcies. Elle suit un mo-

ment la Grande Scarcies elle-même, puis se dirige vers l'est jusqu'à la rivière Kita, à 1 500 mètres du village de Lakhata. La Kita sert de limite jusqu'au point où elle rejoint le Lolo. De là une ligne droite est tirée jusqu'à la Petite Scarcie à 6 kilom. 400 mètres au sud du 10° lat. N. La frontière suit le cours de la Petite Scarcies jusqu'à ce 10° lat. N. et ensuite ce parallèle jusqu'à la ligne de partage des eaux entre le Niger et de petites rivières tributaires de l'Atlantique. Enfin cette ligne de partage sert elle-même de frontière, en descendant vers le sud-est, jusqu'à la source même du Tembiko ou Niger.

On sait que c'est la république de Libéria qui borne au sud-est le territoire de Sierra-Leone.

Des conventions relatives au commerce entre les colonies voisines seront, paraît-il, arrêtées à la suite de cet arrangement.

L'Aviso « Ardent » dans le Niger

Il paraîtrait que l'Aviso *Ardent*, qui s'est échoué dans le Niger, aurait essayé de remonter le fleuve afin de poursuivre une enquête sur les plaintes portées par l'explorateur Mizon contre la Compagnie anglaise du Niger.

On a été forcé de débarquer l'équipage, menacé à bord par la maladie. Quant au navire, il faudrait attendre l'époque des hautes eaux, c'est-à-dire plusieurs mois encore, avant de pouvoir le dégager.

Aux Philippines

Les Manguianes de Mindoro

Mindoro est une des îles les plus inconnues des Philippines, bien qu'un détroit d'environ 20 kilomètres de large seulement, le détroit de San Bernardino, la sépare de la partie sud de Luçon, et que sa superficie dépasse celle de la Corse.

Les Espagnols n'ont occupé que le littoral, sur lequel vivent des Indiens d'origine malaise. A l'intérieur de l'île existent peut-être des *Negritos*. En tout cas ils ne doivent pas y être fort nombreux. Mais on y rencontre une race de sauvages, appelés les Manguianes, sur lesquels on avait peu de renseignements.

Un voyageur espagnol, D. Guillermo Luis de Conde, a pu étudier ces indigènes de l'intérieur et rapporter quelques détails intéressants sur leur compte.

Les Manguianes ne vivent pas absolument dans leurs bois, comme on l'a dit. Ils établissent leurs cabanes à portée des villages indiens, y vont trafiquer ou même louer leurs services pour exécuter, à la place des Indiens, paresseux de leur nature, les travaux les plus pénibles : culture, abatage des arbres, réparation des routes et des ponts.

Ils portent les cheveux longs, tantôt libres, tantôt relevés en chignon sur la nuque. Un mouchoir rouge leur entoure la tête et se noue au-dessus du front.

L'oreille gauche des Manguianes est percée. Les femmes s'y passent une enfilade de perles en verre doré ; les hommes, plus pratiques, placent dans ce trou leur pipe de corne de buffle et de roseau, dont le fourneau se dresse à hauteur des sourcils.

Hommes et femmes portent une sorte de veste, à manches étroites, assemblées assez lâchement à l'endroit des coutures pour laisser apercevoir sur le bras une bande de peau d'un centimètre de large. Cette veste ne joint pas par-devant. Comme l'indigo est un produit naturel de l'île, presque tous les tissus employés par les indigènes sont teints en bleu. A la taille ils s'enroulent une longue ceinture de cotonnade, tissée par eux, qu'ils appellent *bahaque* et recouvrent ensuite d'une sorte de pagne léger. Le costume des femmes comporte de plus une sorte de large ceinture autour de la poitrine et des colliers de verroterie.

Ils vont tous pieds et jambes nus, avec des anneaux aux chevilles. A la ceinture les hommes portent une sorte de *machete* ou couperet, et un petit poignard. Sur le dos leur pend une petite gibecière de *buri*[1] tressé, où ils mettent différents objets, notamment du bétel et des fruits de *bonga*, dont ils composent le *buyo*, leur chique favorite.

On distingue les célibataires à certains bracelets en fibres tressées, où ils placent des fleurs et des feuilles. Les gens mariés renoncent à cette coquetterie.

Ces Manguianes ont la peau très nette, sans traces de maladies cutanées et sans tatouages. Leur type offre des variétés assez nombreuses, qui font supposer des croisements anciens entre plusieurs races aborigènes. Ceux qui se confinent dans le pays montagneux et boisé de l'intérieur sont plus grands, mieux faits, taillés en athlètes, le regard vif et l'air énergique. Ils sont très réservés et n'ont avec les villages de la côte que de très rares communications.

La famille est fortement constituée et très soumise aux vieillards, dont les arrêts sont sans appel. Ces indigènes sont d'ailleurs très respectueux vis-à-vis de ceux qu'ils regardent comme leurs supérieurs.

L'habileté des Manguianes est très grande dans les travaux manuels. Ils tirent très grand parti des plantes textiles de leurs pays, et ornent leurs tissus et leurs nattes de figures géométriques irréprochables. Ils savent travailler les métaux et se confectionner des armes. A la chasse et à la guerre ils se servent de l'arc, qu'ils manient avec beaucoup de justesse. Leurs flèches de bois, armées d'une pointe de fer, sont de plusieurs types différents, selon le gibier qu'ils ont en vue, et, pour leur défense, ils les empoisonnent.

On voit d'après le récit de M. de Conde que ces sauvages sont déjà loin de la barbarie primitive, et qu'ils offrent à l'anthropologiste un intéressant sujet d'étude.

1. Corypha umbraculifera.

Chasses d'Afrique

Le major von Wissmann, l'explorateur allemand bien connu, vient de communiquer aux amateurs de grandes chasses, sous forme de conseils pratiques, les résultats de son expérience.

L'éléphant a les sens très aiguisés et est fort sur ses gardes, mais sa vue est faible ; si l'on manque son coup, il se dirigera sur la fumée, et si l'on peut se glisser sans bruit et contre le vent à une vingtaine de mètres, derrière un abri qui serait insuffisant avec d'autres animaux, il ne vous aperçoit pas. S'il poursuit le chasseur, celui-ci doit autant que possible se dissimuler en fuyant, car cette poursuite est rarement acharnée, et l'éléphant, une fois débarrassé de son adversaire, se tient généralement pour satisfait. On peut aussi, s'il vous presse trop, lui abandonner un vêtement quelconque. Il s'acharne sur cette dépouille et vous laisse le temps de prendre du large. C'est au défaut de l'épaule, de préférence du côté gauche, qu'il faut le tirer. Mais l'éléphant d'Afrique a le front beaucoup plus fuyant que l'éléphant des Indes et il est dangereux de le viser à cet endroit, la balle pouvant glisser sur le crâne.

Pour le rhinocéros, M. de Wissmann est plein de dédain, et il se demande si son indifférence devant le danger ne serait pas tout simplement de la stupidité. S'il fonce sur le chasseur, il n'y a qu'à le laisser venir. Il arrive en ligne droite. Écartez-vous au bon moment et tirez-le à l'épaule. Rien n'est plus simple, à condition, cela s'entend, d'avoir quelque sang-froid.

L'hippopotame est timide et ne se risque à terre, en plein jour, que dans les contrées les plus calmes. Sinon il faut le chasser au clair de lune. Aussitôt effrayé, il se jette à l'eau. Si on le chasse sur le fleuve, il faut avoir une embarcation solide, s'approcher à quelques mètres et le tirer au front. Si le coup a porté, l'hippopotame s'enfonce et son corps remonte à la surface seulement une ou deux heures après. S'il est blessé mortellement, il reparaît deux ou trois fois à la surface, en battant l'eau de ses pieds puissants.

La girafe doit être tirée au cou, le plus haut possible, avec des balles explosibles. Le sens de la vue est chez elle très développé. Mais ce n'est pas un adversaire sérieux, tandis que le buffle est, d'après M. de Wissmann, l'animal le plus redoutable de l'Afrique. Il entre facilement en fureur et ne redoute plus rien. Tête baissée, ses cornes redoutables en avant, d'un galop lourd mais rapide, il fonce sur le chasseur, qui n'a que deux moyens de l'éviter : l'arrêter net d'une balle en plein front ou se réfugier sur un arbre. Un bond de côté serait à peu près inutile, car il se meut et tourne avec aisance. Poursuivre un buffle blessé en terrain découvert serait de la folie.

Pour ce gibier, le major von Wissmann recommande une forte carabine rayée. Pour le reste, le zèbre, le gnou, les antilopes de toute espèce, il trouve préférable la carabine à répétition 500. Il la conseille aussi pour la chasse aux grands carnassiers, tels que le lion. Il déclare en passant que l'on a trop dit que cette dernière chasse n'était qu'un jeu ; certes une balle bien dirigée au défaut de l'épaule, à travers le cœur ou les poumons, met un lion à bas, mais, à cause de la rapidité de ses mouvements et de ses bonds, ce fauve est encore un adversaire très respectable.

C'est encore cette carabine à répétition qu'il est bon d'employer avec l'autruche, certains sangliers et les grands singes. Quant aux crocodiles, si l'on n'a pas à économiser ses munitions, ce sera toujours faire une bonne œuvre que de les prendre comme cible.

Comme territoires de chasse, M. de Wissmann indique la région du Kilima-N'Djaro jusqu'au pays des Somalis, le Haut-Congo, la vallée du Rouaha, le pays d'Ousafa, les steppes au nord d'Ougogo et celles de Massai, le Chiré, le nord de l'Ounyamouézi, le pays à l'est du Kalahari, le nord du Matabéléland. Pour l'éléphant et le petit buffle rouge, on les trouve surtout sur le bas Kassaï, sur la rive droite du Congo, au nord-est de Stanley-Pool, dans la plaine entre Lomami et Loualaba, et dans les grandes forêts vierges que l'on rencontre dans le demi-cercle tracé par le Congo.

Mais, en finissant, le major von Wissmann rappelle que déjà le cheval du Cap ou couaga (*Equus quagga*) a disparu, et qu'au train où vont les choses, l'éléphant, le rhinocéros, l'hippopotame et la girafe ne tarderont pas à avoir le même sort. La nécessitié de réglementer la chasse s'impose.

Il n'est pas seul de son avis : un autre chasseur, M. Bryden, a déjà poussé le même cri d'alarme, et, en signalant le mal, il a proposé le remède. Pour conserver aux amateurs de sport émouvant ce précieux gibier, il faut créer une vaste réserve de 50 000 hectares, dans le Mashonaland. Lions et rhinocéros y pulluleront en sûreté, comme les cerfs et les faisans d'une chasse européenne sagement aménagée.

Sans doute M. Bryden et ses amis n'oublieront pas d'édicter une peine sévère contre les indigènes qui se permettraient de braconner dans cette « chasse gardée ».

Les Montagnes de France. — *Les Vosges*. Texte et illustrations de G. Fraipont. — 160 gravures originales, Paris, Laurens, grand in-8, 10 francs.

M. Fraipont, le dessinateur bien connu, manie avec autant d'aisance la plume que le crayon. Son livre, qui nous décrit une promenade vagabonde à travers toute la Lorraine pittoresque, mérite de figurer dans la bibliothèque de quiconque connaît et aime les Vosges.

Toutes les villes lorraines ont été visitées par M. Fraipont, Nancy, Epinal, Remiremont, Belfort et ce qui nous reste de l'Alsace ; il crayonne au passage les mœurs, les intérieurs, les paysages et les monuments. En termes humoristiques, il expose les usages populaires, les vieilles légendes, les souvenirs historiques. Par endroits, il agrémente son récit de quelque mot patois, ou de quelque chanson locale.

Mais si le récit est attachant, rien n'est plus aimable que les croquis. M. Fraipont sait nous rendre la fraîcheur des bois de sapins, l'âpreté des cascades vosgiennes ; peu de touristes dessinateurs ont interprété avec un sentiment aussi personnel les sites des environs de Gérardmer : le pont des Fées, le saut des Cuves, la cascade de Charlemagne, la ferme du Xetté. — Bref, voilà un guide et un album qui sera apprécié par tous les visiteurs des Vosges : aux uns il donnera un avant-goût des beautés qu'ils vont voir ; aux autres il en rappellera très agréablement le souvenir.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Organisation d'une Caravane Scolaire à Constantinople et en Grèce

(Suite[1].)

BUDGET

Chemin de fer et bateaux.

La tournée d'une caravane scolaire par l'itinéraire que nous avons donné, ne suppose pas une dépense de plus de 1500 fr. par tête. La dernière de ce genre, effectuée au mois d'août par l'École Albert-le-Grand, n'a même pas coûté autant.

Ce prix s'explique par l'emploi tout indiqué des billets circulaires et collectifs. La Compagnie de l'Est délivre un billet circulaire : *Aller* : Paris-Constantinople (Arlberg). — *Retour* : Trieste-Paris (Gothard). Elle fait plus : l'agent international de cette Compagnie se charge de procurer aux membres d'une caravane scolaire, en raison de leur nombre, des billets à prix réduits sur les lignes étrangères. Ces réductions, presque partout accordées, sont très considérables : 50 pour 100 sur les tarifs de 1re classe. La Compagnie internationale du Grand-Express fait les mêmes concessions sur le parcours de l'Express-Orient et le billet supplémentaire qu'elle ajoute aux billets de 1re classe.

Parmi les Compagnies de navigation, il en est, le Lloyd autrichien et la Compagnie Courtgi (Constantinople-Salonique), qui font les mêmes avantages de moitié sur leurs prix, pourvu que ces prix soient payés en or. Quant aux petits bateaux grecs, dont on peut avoir besoin sur les côtes de Grèce, les transports qu'ils procurent deviennent, si l'on calcule le change, extrêmement avantageux.

Hôtels.

Dans les grandes villes, il y a toujours intérêt à s'adresser aux hôtels principaux, parce qu'ils disposent en général de places plus nombreuses et de provisions plus larges. La subsistance et le logement d'une caravane sont les points délicats de son organisation. Il n'en faut rien laisser au hasard. L'imprévu, en ces sortes de voyages, peut être ruineux.

Le plus sage est de constituer, longtemps avant le départ, un économe de la troupe qui négociera de loin avec les hôtels.

Dans les villages, ce procédé est inapplicable. Aux hôteliers des montagnes du Péloponnèse, une lettre et des propositions venues de France seraient une raison d'émettre des prétentions disproportionnées avec l'hospitalité qu'ils peuvent offrir. Il ne faut pas hésiter à recourir à un intermédiaire qui connaisse leurs défauts, à un Grec qui les juge et les fera capituler.

Il ne manque pas de Français à Athènes, ou dans la direction des chemins de fer grecs, qui se feraient un vrai plaisir d'indiquer un intermédiaire de ce genre. On peut alors se mettre en relations avec lui de Paris, en lui marquant la route qu'on devra suivre. Il en apprécie les ressources, les auberges, et fixe à l'avance les prix. Est-il besoin de dire qu'ils ne ressemblent pas à ceux qu'on obtiendrait autrement?

D'ailleurs, des jeunes gens n'ont pas à se montrer difficiles. Dans les pays de l'intérieur, ils devront se contenter d'œufs et de volaille. Les lits souvent font défaut : et ils préféreront parfois la bonne couverture jetée sur le sol, où l'on s'enveloppe comme les Grecs. Excellente éducation pour de futurs troupiers, et qui semble faire partie obligatoire d'un voyage à Sparte pour la jeunesse.

Tous ces détails réglés d'avance, on peut déterminer avant le départ la part que chacun devra verser. On demande aux familles un engagement par écrit :

« Je soussigné... m'engage à faire le voyage de la caravane.... Je déclare avoir pris connaissance du programme tracé (programme ci-dessus par exemple), je l'accepte complètement. » La réponse et l'engagement doivent évidemment parvenir au directeur de la caravane une semaine au moins à l'avance. Il faut pouvoir se compter. Et, si l'un des membres manquait à l'appel de son nom, comme il y a des dépenses supportées par un budget commun, voitures, guides, etc., il est bon de stipuler d'avance un dédit de 200 francs par exemple pour 1 500 fr.

Modes de transport, voitures, chevaux, guides.

Visiter la Grèce, vite, en un été, c'est un programme qui ne permet pas les longues marches à pied. — Pour trouver chevaux, mulets et voiture, le mieux est de s'adresser au guide, *agoyate*, ou au courrier, *dragomanos*, engagé à Athènes. L'agoyate n'est qu'un conducteur de bêtes, et son métier est de fournir les mulets nécessaires. Le *courrier* est un personnage plus important, plus coûteux aussi, mais qui a plus d'autorité sur les indigènes et avec qui l'on passe contrat. Attaché à une caravane, il la précède, pour requérir à l'avance le nombre de voitures ou d'animaux nécessaire. Il règle les prix, fait les accords (συμφωνία). C'est le vrai moyen d'aller vite.

Il y en a un autre. Les Français sont toujours bien accueillis en Grèce des pouvoirs publics. Ils trouvent en outre facilement accès auprès de ces pouvoirs par l'intermédiaire de nos ministres. Il est sage de se procurer à Athènes une lettre de recommandation du premier ministre. On est assuré, en cas de contestation avec les cochers, d'avoir la protection du commissaire de police local.

Précautions d'hygiène.

On conçoit qu'on puisse hésiter à mettre en train, en Orient, en été, une caravane scolaire. C'est une grande responsabilité pour le directeur, vis-à-vis des familles qui lui confient leurs enfants. Mais l'expérience faite est une garantie du peu de danger. On peut en indiquer d'autres. C'est le vêtement qui importe en ces contrées. Il est bon de prescrire par circulaire à tous les membres de la caravane, avec une liberté relative, les mesures d'équipement indispensables à la santé, *chemises et ceintures de flanelle avant tout*, peu ou *même pas de vêtements de toile*, deux *paletots, d'été et d'hiver*, le dernier qu'on mettra le plus souvent, bas de laine plutôt que bas de coton, les souliers lacés à empeignes solides ou bottes, dont on peut d'ailleurs se munir à Athènes. Tout cela pour éviter les refroidissements, ce qui est sur place la grande règle. Mieux vaut prévenir que guérir.

En cas d'accident, prendre la boîte de pharmacie, avec le sulfate de quinine contre la fièvre, les sinapismes Rigollot contre les insolations.

Et un médecin vaut encore mieux qu'un pharmacien improvisé. Il ne manque pas de jeunes médecins, voire d'internes en médecine, pour qui un pareil voyage est la plus agréable des occasions. On est assuré qu'il ne souhaitera pas d'honoraires, s'il est adjoint à l'expédition. Il n'y a que les princes ou les sociétés de jeunes gens qui puissent s'offrir ce luxe. Mais, vraiment, pour leurs familles, sinon pour eux-mêmes, du moins pour le chef de la caravane et pour la personne engagée à ce titre, c'est une excellente affaire et, sur un budget de 30 000 francs, si peu coûteuse!

Discipline.

C'est surtout contre les accidents qu'il faut assurer à une petite troupe en marche une discipline aimable et ferme. Le Club Alpin a pris un règlement, que l'on se procure aisément en s'adressant à l'obligeance inépuisable de son secrétaire, M. de Jarnac. Voici les deux articles essentiels : « 1° Le chef de chaque caravane a autorité sur tous les membres. Il règle les itinéraires. Il décide en cas de contestation, soit entre les touristes, soit avec des personnes étrangères à la caravane, et en général pour tout ce qui intéresse le bon ordre et la sécurité de tous; 2° Il autorise les membres de la caravane à faire des dépenses personnelles, s'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour le bon ordre général. »

Chaque touriste, enfin, s'engage par écrit à respecter ces règlements, dont avant le départ il a pris connaissance. S'il n'est pas majeur, ses parents s'engagent en son nom.

Il y a là plus qu'un avertissement salutaire, une véritable obligation de conscience. Et la discipline du voyage prépare celle de la classe, au retour. C'est un dernier avantage que nous signalons à qui de droit. E. B.

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 6 (9 février 1895).

A Madagascar

Voyage d'Exploration de M. Emile Gautier

Au moment où l'attention générale se porte du côté de Madagascar, nous sommes heureux de pouvoir présenter à nos lecteurs un résumé rapide du voyage de M. Émile Gautier dans la grande île africaine qu'il a traversée plusieurs fois. L'itinéraire précis de cette longue exploration est dû à une bienveillante communication de M. Émile Gautier. Nous l'en remercions vivement.

Cliché Classens, à Bonn.

M. ÉM. GAUTIER.

M. Émile Gautier, ancien élève de l'École normale supérieure et agrégé de l'Université, est parti pour Madagascar le 12 juin 1892. Un mois après, au commencement de juillet, il débarquait à Majunga et s'occupait de s'y former une escorte. M. Catat, résident de France à Majunga, lui vint en aide, et M. Gautier recruta une petite caravane d'une dizaine d'hommes. Le but de son voyage était alors Tananarive, mais il trouva trop rebattue la grande route habituelle de Majunga à la capitale et résolut de faire un large détour au nord. Ce fut d'abord « un voyage en zigzag à travers la plaine sakalave du nord-ouest, sans jamais s'éloigner beaucoup de la côte, jusqu'à Antsohihi, *rova* (poste militaire) assez important, situé au fond du golfe très découpé de Maina-Rano ».

Ensuite, par la plaine sakalave, très uniforme, d'une altitude moyenne de 200 m., M. Émile Gautier s'avança vers l'est; s'élevant graduellement à travers une région de *sierras*, où le niveau moyen oscillait entre 250 et 300 mètres, il atteignit le haut plateau de l'Ambinviny et du lac Alaotra (800 m.), après avoir passé successivement par Befandriana, Mandritsara, Maritandrano. Il arriva à Tananarive au mois d'octobre.

VUE DE BEFANDRIANA.

Dans cette première partie de son voyage, il avait reconnu la continuité des chaînons calcaires qui longent la côte nord-ouest, interrompus cependant un instant par le grand golfe de Mahajamba. Derrière s'étend la plaine sakalave, sorte de vaste fossé encaissé entre ces chaînons d'une part et le grand plateau central d'autre part.

Chemin faisant, M. Émile Gautier avait été frappé par le caractère si curieux de l'argile rouge, la *latérite*, qui couvre, à Madagascar, toutes les formations géologiques et qu'on trouve en masses considérables dans les pays tropicaux. Il avait noté les différences très nettes de la végétation, puissante et luxuriante dans la zone côtière du nord, près des fleuves ou des marais, où se dressent parmi les hautes herbes de grands arbres, tels que le latanier et le rofia; végétation qui, dans la plaine, devient plus clairsemée pour s'appauvrir encore davantage sur le plateau, où l'on ne trouve plus qu'une herbe courte et drue, quelques roseaux, quelques cactus, point de fleurs.

Parmi les populations diverses qu'il a rencon-

trées, Hovas et Sakalaves, il a remarqué surtout les *fahavalos*, nomades pillards, qui se recrutent parmi les Sakalaves réfractaires à la corvée et les Hovas déserteurs. Ce ramassis de gens sans aveu terrorise la contrée, et à cause d'eux un espace immense, situé au nord-ouest du lac Alaotra et s'étendant sur trois degrés de longitude et deux de latitude, bien que cultivable et parfaitement arrosé, est à l'heure actuelle absolument désert.

Cette région, quoique peu connue encore, avait cependant été déjà partiellement explorée. M. Catat et le Révérend Baron y avaient voyagé, ainsi qu'un Allemand, M. Rutemberg, dont les notes furent perdues. Quant à M. Émile Gautier, il avait dû aller de forteresse hova en forteresse hova, sous la garde des soldats de la Reine. Ce mode de voyage, quoique très honorifique et plus sûr, présentait à ses yeux deux inconvénients. Les routes militaires hovas qu'on lui faisait suivre étaient toutes plus ou moins connues, souvent déjà avaient été parcourues par d'autres. De plus, il sentait sa liberté d'initiative et d'observation fort entravée. Il résolut donc de pénétrer plus tard chez les tribus indépendantes.

Avant la mise à exécution de ce projet, il lui fallut attendre que la saison des pluies fût terminée, et il la passa à Tananarive, où il séjourna du mois de novembre 1892 au mois de février suivant.

LE GOUVERNEUR DE BETANDRIANA ET SA FILLE.

A cette époque il se remit en route pour pénétrer dans le Ménabé, pays sakalave indépendant des Hovas, mais livré presque tout entier à la domination des fahavalos. Cette région, jusqu'alors inconnue, est située sur le versant occidental du centre de l'île.

Suivant une route militaire hova, par le lac Itasy et Antsiroamandidy, M. Emile Gautier se rendit de Tananarive à Ankavandra. Mais, le 10 mars, à une petite distance de cette dernière ville, il fut attaqué. Sa caravane se débanda, et bien qu'il fût parvenu à mettre ses adversaires en fuite, ceux-ci avaient réussi, grâce à la couardise des porteurs, à s'emparer d'une partie des bagages où étaient les instruments. De plus, deux hommes étaient tués et un troisième grièvement blessé de trois coups de feu. Force fut à l'explorateur de battre en retraite sur Ankavandra, et, par la route déjà suivie, sur Tananarive où il rentra, au mois d'avril, souffrant de la fièvre.

Deux mois plus tard, il avait reçu de nouveaux instruments et se remettait en marche, avec le même dessein de pénétrer dans le Ménabé, mais en modifiant son itinéraire. Ayant quitté Tananarive en juin 1893, il descendait jusqu'à Morondava, sur la côte ouest, par la route militaire hova qui passe par Midongy, Malaimbandi et Mahabo, et qu'avait déjà parcourue M. Grandidier.

De Morondava, remontant le long de la côte, il réussit à pénétrer à Ambiky, près de l'embouchure du Tsitsobohina, et à lier amitié avec le roi du Ménabé, Toera, qui lui accorda le passage dans son royaume. Grâce à cette autorisation, il put remonter jusqu'à Ankavandra, en coupant plusieurs fleuves importants, notamment le Manambolo, dont il suivit la vallée.

Au mois de novembre 1893, il regagnait Morondava, abandonné d'une partie de son escorte et gravement malade. Malgré toutes les difficultés il avait parcouru, à l'aller et au retour, deux itinéraires distincts et tous deux absolument nouveaux. Il avait complété l'hydrographie de la contrée et reconnu la différence, au point de vue géologique et orographique, des deux chaînes, le Tsyandava et le Bemaraha, qu'on croyait un simple prolongement l'une de l'autre. Il avait enfin trouvé l'emplacement exact, non loin d'Ankavandra, de sources d'huile bitumineuse inflammable, signalées depuis longtemps. Mais il était épuisé et la dysenterie s'était déclarée. Il dut prendre six mois de repos à l'hôpital de Nossi-Bé et au sanatorium de Salazie, à la Réunion.

Une fois remis, il repartit au mois de juin 1894 et regagna Morondava. De là, il descendit tout le long de la côte, en l'explorant, jusqu'à Tullear. Remontant alors la vallée du Fiherénana, qui a son embouchure près de Tullear, il s'engagea dans le pays des Baras, autre tribu indépendante des Hovas, en évitant de suivre le seul itinéraire connu de cette région, celui du Révérend Richardson en 1878. Après avoir parcouru quelque temps cette vallée, il rejoignit le haut Onilahy, par les rives duquel il remonta jusqu'à Ihosy, où il retrouvait l'itinéraire de Catat et de Maistre (1889-90).

Dans ce voyage à travers le pays des Baras, il avait fait de nombreuses observations. Il avait reconnu qu'on avait eu tort de rattacher à un même type l'orographie des pays Sakalaves et Baras, qu'il n'y a rien de commun entre les deux systèmes, et que les notions répandues sur le Bemaraha et l'Isalo sont erronées. Il avait marqué les limites de la chaîne montagneuse de l'Isalo, et constaté que le socle est à une altitude moyenne de 900 mètres, tandis que les sommets atteignent 1200 mètres.

Il avait précisé aussi la forme du plateau Bara, et reconnu que toute la partie sud, c'est-à-dire le pays de Mahafaly et d'Antandroy, est un plateau assez élevé et non une plaine. « Dans le pays Bara, dit-il, il existe en général une pente douce de la mer aux hauts plateaux. Nulle part on ne trouve de points au-dessous de 4 ou 500 mètres, c'est-à-dire que les points les plus bas du plateau Bara sont aussi hauts que les sommets du Tsiandava et du Bemaraha en pays sakalave. »

C'était vers Ihosy qu'il avait dirigé sa marche à travers ce plateau Bara. Non loin de ce fort, le 15 août, il fut attaqué par les indigènes, mais il réussit à repous-

ser cette agression et à sauver une partie de ses bagages. L'explorateur allemand Eugène Wolf était aux environs et avait été lui-même menacé. Tous deux ensemble ils prirent la direction du sud, et marchèrent de conserve jusqu'à Tamotamo, où ils se séparèrent.

Au sud de Tamotamo, M. Emile Gautier découvrit chez les Antandroy, sur la rive gauche du Mandrary, un immense massif basaltique, isolé, avec des murailles à pic, s'élevant à une assez grande altitude (800 mètres) et composé de roches éruptives anciennes. « Du haut de ces montagnes, dit-il, je n'ai aperçu vers le sud qu'une immense forêt. Je ne crois plus guère à la prétendue sécheresse du sud de Madagascar, si peuplé et si boisé. »

De Tamotamo il regagna Fort-Dauphin. Mais après quelque repos, dès le mois de septembre il repartait pour Noss-Vey, qui est sur la côte ouest, un peu au-dessous de Tullear, en traversant le pays d'Antandroy et d'Antanosy. Le 13 novembre il atteignait Noss-Vey, mais apprenait les événements actuels. Cette nouvelle le forçait à suspendre ses voyages. Recueilli par un navire de l'Etat, la *Rance*, il arrivait le 21 novembre à Majunga et, à la fin de décembre dernier, rentrait en France.

Durant ce séjour de trente mois dans la grande île, le jeune explorateur — il n'a pas trente ans — avait passé dix-huit mois en voyages. En plus de ses notes géographiques, il rapportait de nombreuses observations sur les tribus indépendantes qu'il avait visitées. Il avait constaté qu'elles vivaient dans l'anarchie, sous l'autorité limitée d'une multiplicité de petits rois, dont le pouvoir, faute de rouages administratifs, ne s'étendait pas à distance. Il avait vu le brigandage rendre dangereuses les communications, forcer chaque tribu à s'isoler en faisant autour d'elle, pour sa protection, d'un pays fertile un pays désert. Chez les seuls Hovas il avait trouvé un gouvernement.

Ni les périls bravés, ni les fatigues n'ont découragé M. Émile Gautier. Il ne considère pas comme terminée la tâche qu'il s'est marquée. Il attend la suite des événements, et, lorsque la question malgache sera réglée, il repartira.

LE TISSAGE INDIGÈNE
AU VILLAGE DU BOKA (PAYS SAKALAVE)[1].

1. Tous ces dessins ont été exécutés d'après des photographies inédites faites par M. Émile Gautier au cours de ses voyages, et qu'il a bien voulu nous communiquer.

LE R. P. ROBLET.
Photographie communiquée par le Père Piolet des Missions africaines.

Le R. P. Roblet.

Aujourd'hui de retour en France, après plus de trente ans d'apostolat à Madagascar, le R. P. Roblet est prêt à repartir dès que viendront des jours plus favorables à sa mission pacifique.

Agé actuellement de soixante-sept ans, le R. P. Roblet, des Missions étrangères, est arrivé à Madagascar en 1862. Depuis cette époque il n'est plus revenu en Europe. Seuls les derniers événements politiques ont pu le contraindre à s'éloigner de son poste. Une fois déjà il avait dû quitter l'île, de 1883 à 1885, au moment de notre guerre avec les Hovas. Mais il ne s'était pas retiré bien loin, à l'île de la Réunion, et là il avait attendu la fin des hostilités.

Pendant ces longues années passées au milieu des Hovas, le R. P. Roblet a poursuivi, en même temps que son œuvre de missionnaire dévoué à la civilisation et à son pays, une grande entreprise géographique. Infatigable marcheur, toujours voyageant à pied, soit avec quelque Père, comme le P. Colin, astronome de la Mission, soit seul, escorté simplement d'un ou deux indigènes de bonne volonté qui portaient son léger bagage, ses instruments, son appareil de photographie, il a parcouru dans tous les sens l'Imérina, le grand plateau montagneux du centre de Madagascar. Les Hovas connaissaient bien le chapeau de paille et la soutane noire de ce Père intrépide, et ils le laissaient librement aller et venir.

Dans ces conditions exceptionnelles, il put établir pour ses travaux, avec une extrême précision, une base géographique de 1800 mètres. Toutes ses observations, tous ses relevés, toutes les rectifications aux œuvres cartographiques précédentes, se trouvent condensés et coordonnés dans la carte de l'Imérina, au 1/100000, que le P. Roblet a rapportée de Madagascar et qui sera publiée. Elle est susceptible de rendre à notre état-major les plus grands services, en lui permettant de combler de nombreuses lacunes sur sa propre carte. Aussi le P. Roblet est-il revenu en France, pour apporter à sa patrie le secours de sa science et de son expérience. Pour cela il n'a pas hésité à quitter cette contrée, qui lui est devenue si familière, et à se séparer des missionnaires dont il est, là-bas, le doyen, et qui, à Majunga, à Tamatave, à Diego-Suarez, attendent, comme lui, le moment de reprendre leur œuvre.

Bombay

Il est toujours intéressant de suivre un Anglais voyageant aux Indes; il voit le pays sous un autre angle que le voyageur français, ou, en général, non anglais, et remarquera plus particulièrement certaines choses.

C'est ainsi que M. C. F. Keary, qui commence par une description de Bombay une série d'impressions sur les Indes, constate d'abord combien il est facile d'y vivre de la vie anglaise. A Bombay même, on n'a, entre plusieurs clubs, que l'embarras du choix. Là on rencontre les fonctionnaires du gouvernement indien. « Nul ne sait mieux qu'eux, une fois la besogne terminée, prendre leurs aises. »

Dans ces clubs, vous-même, « en mettant de côté quelques différences insignifiantes — les larges communications entre chaque pièce, la véranda au dehors, le *punkah* se balançant au-dessus de votre tête, — vous pouvez vous imaginer être à Londres, dans vos vêtements de Londres, avec une rose de Londres à votre boutonnière. Mais lorsque vous voulez retourner à l'hôtel, de sombres et silencieuses formes, dont on ne peut distinguer la face, mais dont on aperçoit seulement le turban blanc, se détachent de l'ombre des arbres d'en bas. Leur apparente raison d'être semble être de veiller sur vous, d'appeler votre *garry* pour vous reconduire chez vous.... »

A Bombay la vie sociale se concentre surtout dans les clubs, qui sont propriétaires de vastes hôtels. Derrière eux, derrière les monuments publics, s'étend la ville indigène. Là on retrouve ces trois choses communes à toutes les villes d'Orient : le bazar, une odeur particulière, demi-fétide, demi-aromatique, et les bambous.

Au bazar de Bombay, « la rue étroite est encombrée d'une foule de promeneurs à pied, marchant tous du même pas mesuré. A les regarder au-dessus de la taille, ils paraissent majestueux et graves, le regard imposant; au-dessous on aperçoit des jambes en fuseaux et des pieds nus. Pour nous, ils prennent plus ou moins un air de fantômes, ils ont quelque chose d'irréel. Dans ces ruelles sombres, à peine distingue-t-on leurs sombres figures; on ne voit que les turbans ou *puggarees*, leurs tuniques et leurs courts *pyjamas*. »

Tantôt tout le costume est blanc, tantôt partie blanc, partie bleu foncé. « Mais en réalité le bleu, le jaune, le vert, toutes les couleurs de l'arc-en-ciel se rencontrent, et même assez communément; très commun est le rouge sombre que l'on appelle rouge indien, et il est de règle pour les femmes. » Celles-ci sont voilées, et M. Keary trouve qu'elles le sont à la manière de la Déméter antique : les draperies de leur tête et de leurs épaules ont quelque chose de classique. Mais aussitôt qu'il aperçoit leurs jambes mal faites, nues ou enveloppées dans un pantalon tombant jusqu'aux chevilles, il les trouve à cent lieues de l'idéal antique. Somme toute cependant, elles font bien dans le tableau, et leurs bijoux d'argent ont, dans la lumière voilée, des reflets agréables.

TEMPLE HINDOU A BOMBAY.

Les boutiques sont basses, élevées à peine au-dessus du niveau de la rue, dont un ruisseau les sépare. Un pont minuscule est jeté devant chaque entrée. Tout est sombre et sale, et l'auteur se demande comment tout cela, qui paraîtrait hideux sur un boulevard de Londres, comment toutes ces cotonnades de Manchester arrivent à produire un si pittoresque effet.

Il en trouve une explication aisée : c'est que là tout est à sa place, que tout s'harmonise avec les bibelots de cuivre que l'indigène fabrique sous vos yeux, avec le bruit strident des marteaux, avec le geste de l'orfèvre en train d'attiser avec un éventail le feu de sa forge. « Ces boutiques du bazar d'Orient, dit-il, sont une image de l'esprit d'Orient, de la faculté de ces gens, qui n'atteint pas à l'art, mais qui reste au-dessus de la vulgarité. » Et de même, quoique l'Orient n'ait pas à proprement parler de musique, la mendiante indienne, qui, sur le bord de la route, psalmodie sa chanson monotone, exprime une bien autre poésie que le mendiant anglais.

Peut-être trouvera-t-on bien absolue l'opinion de M. Keary sur l'infériorité des arts d'Orient, et sans doute lui-même, à moins de repousser rigoureusement tout ce qui s'éloigne de notre idéal classique, n'aura pas voulu dire que l'Orient n'ait jamais fait œuvre d'artiste.

Quoi qu'il en soit de ce problème esthétique, il est certain que nulle part ailleurs ces étroites échoppes, ces quelques rares objets, ne feraient pareil effet. En somme, « c'est au bazar que se rencontrent les produits, les élégances, le mouvement, la poésie et la prose de l'Orient tout entier ». Et lorsque vous l'aurez suffisamment parcouru, lorsque le cocher enturbanné de votre *garry* — un simple fiacre, — tout fier de voiturer un *sahib*, vociférant et faisant claquer son fouet, manquera d'écraser les passants, vous verrez ceux-ci, impassibles et muets, tourner un moment vers vous « leurs tranquilles yeux de bœufs », puis s'en aller mus des mêmes pensées, éprouvant les mêmes désirs, ayant les mêmes affaires que leurs ancêtres, aux époques lointaines de cet immobile Orient, « où l'on n'avait pas encore entendu parler des *sahibs* blancs ».

RIVIÈRE DE DAVAO DANS L'ÎLE MINDANAO.

MISSIONS POLITIQUES ET MILITAIRES

Les Espagnols à Mindanao

MINDANAO est une des plus grandes îles de l'archipel des Philippines. Le relief en est tourmenté, ce qui rend la pénétration malaisée, mais en revanche les côtes sont profondément découpées et offrent à la navigation des abris assez sûrs. Les Espagnols avaient commencé dès le XVIe siècle la conquête de l'île, bien que découverte d'abord par Magellan. Ils allaient l'achever, lorsqu'en 1662 ils se trouvèrent forcés de retirer une partie de leurs troupes, et s'ils restèrent souverains de Mindanao, leur domination fut, jusque vers le milieu de ce siècle, plus nominale que réelle.

Ils se trouvaient en effet dans cette île en présence d'une population difficile à réduire, non pas les négritos ni les indigènes sauvages et païens de l'intérieur (Manobos, Mandayas, Bagobos, Guiangas, Sabanos, etc.) qu'ils appelaient *infieles* ou infidèles et chez lesquels les missionnaires de la Compagnie de Jésus ont réussi à pénétrer, mais les Malais du sud-est, attachés à la religion musulmane et auxquels, à ce titre, les Espagnols avaient donné le nom de *Moros*. Rebelles comme la plupart des mahométans à l'influence de toute autre doctrine, ils sont restés indépendants de fait, dans l'intérieur de l'île, où l'on estime leur nombre à cent mille. Sur les côtes, favorables aux embuscades et hospitalières en cas de poursuite, les Moros s'étaient adonnés à la piraterie.

Si, sur ce chapitre, les Espagnols ont réussi à les mettre à la raison, ils ont été beaucoup moins heureux dans leurs tentatives de les assujettir. En 1847, un officier, Oyanguren, équipa à ses frais une petite troupe de volontaires, enleva Davao, vainquit plusieurs fois les Moros et les tint en respect pendant les cinq années où on le laissa dans l'île.

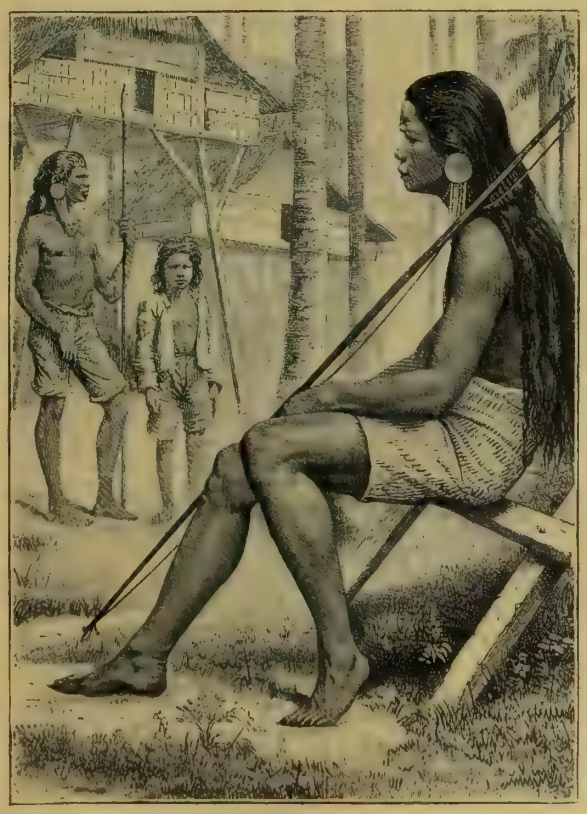
En 1861, une expédition conduite par Mendez Nuñez s'empara de la ville de Cota-Bato, sur la côte orientale de la baie Illana et à l'embouchure du Rio-Grande.

En somme, les Espagnols ont pu, de proche en proche, occuper les côtes de Mindanao, mais l'intérieur leur restait à peu près fermé, et le développement colonial et commercial y restait presque nul.

Sans doute ils veulent faire cesser cet état de choses, car, l'année dernière, le gouvernement a pris prétexte d'un conflit entre les indigènes et un détachement de l'armée espagnole d'occupation pour préparer contre l'île une expédition, dont la saison des pluies a dû faire ajourner les premières opérations. Le gouverneur général des Philippines, le marquis de Peña Plata, investi des fonctions de général en chef de l'armée d'opération, a reçu ordre de se rendre à Mindanao, où il sera assisté du général Blanco.

Les autorités espagnoles ne semblaient pas désireuses de donner beaucoup de détails sur ses projets, et comme Mindanao est en dehors de toute voie de communication régulière avec l'Europe, il est probable qu'il faudra attendre quelque temps avant de connaître les résultats de cette campagne. Ils ne sont pas douteux. Les Espagnols, de l'avis de M. Alas, de la Société de Géographie de Madrid, auront moins de mal à lutter contre les Moros qu'à résister au climat, souvent mortel aux Européens, assez rapidement énervant et anémiant.

Le plus difficile sera ensuite d'organiser la conquête et d'amener à la civilisation et à la soumission ces musulmans réfractaires. M. Alas, que nous venons de citer, estime qu'il faudra avant tout prohiber sévèrement l'esclavage, puis essayer d'attacher au sol l'indigène souvent encore nomade. Enfin, il croit que, l'île n'étant pas dans les conditions nécessaires pour attirer très vivement la colonisation volontaire, il faudra créer des postes militaires de colonisation et favoriser les missions religieuses. En tout cas, il est essentiel pour les Espagnols de s'asseoir solidement dans cette île, d'autant plus que les Philippines, par leur position même, acquerront une nouvelle importance le jour où sera percé le canal de Panama.



GUERRIER GUIANGA.

Retour de l'Expédition Verney

Nous avons annoncé qu'une expédition avait été envoyée au secours du capitaine Wiggins, par le Ienisseï. On a eu pendant quelque temps des inquiétudes sur le sort de cette expédition. Elles sont dissipées maintenant et l'on a appris que M. Verney, qui en faisait partie, est rentré sain et sauf à Ieniseïsk.

La Collection d'Oiseaux de M. Boucart

Le Muséum d'histoire naturelle de Paris vient de s'enrichir d'un don considérable, qui double presque sa collection ornithologique, composée déjà d'environ 30 000 spécimens, et qui n'avait guère de rivale que celle de Londres.

Nous faisons allusion à la collection que vient de lui offrir à titre gracieux un Français, résidant en Angleterre, M. A. Boucart, et qui comprend à peu près 25 000 individus. Jusqu'ici une partie seulement de cette collection est installée au Muséum, depuis le 29 janvier, et forme une exposition, visible avec cartes jusqu'à la fin de février.

Les oiseaux de M. A. Boucart sont *en peau*, c'est-à-dire qu'ils ne sont pas rembourrés, ou, comme on dit usuellement, empaillés. Ils resteront tels quels, et ceux même qui feront double emploi seront conservés. La volonté très respectable du donateur est en effet que sa collection reste intacte et qu'aucune partie n'en soit distraite.

L'inventaire complet et détaillé n'est pas encore fait, mais on peut dès maintenant savoir d'une façon générale les espèces qui se trouvent représentées. Il semble, jusqu'à présent, que la collection ne comporte que des espèces actuellement existantes et que l'on n'y doive pas rencontrer de spécimen, plumes ou squelette, des espèces aujourd'hui éteintes.

Les espèces connues et déjà décrites, représentées par un ou plusieurs individus, sont, dans la collection de M. Boucart, au nombre de huit à neuf mille, soit environ 350 perroquets, 400 rapaces, 300 pigeons, autant de gallinacées, poules, faisans, etc., et 600 échassiers.

C'est pour les contrées froides qu'on y compte le plus grand nombre d'individus, mais ceux-ci se rapportent à un petit nombre d'espèces. Ce sont surtout des palmipèdes, pingouins et plongeons des régions arctiques, manchots des parages antarctiques.

Mais si, au lieu de considérer le nombre des individus, on s'attache à celui des espèces, on voit que les contrées les plus richement représentées sous ce rapport sont celles de l'Amérique du Sud, puis la région australo-indienne, l'Afrique, enfin l'Eurasie et l'Amérique du Nord.

L'Europe renferme en tout six cents espèces d'oiseaux, mais aucune ne lui est absolument spéciale, et plus de la moitié sont des espèces de passage, qui passent l'hiver en Afrique.

Les oiseaux de l'Amérique du Nord sont en majorité, à en juger par leurs formes, d'origine eurasiatique.

Quant à la région dite australo-indienne, et qui est formée principalement par l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Nouvelle-Guinée, elle offre ce caractère particulier d'avoir une faune nettement archaïque. Mais, caractère très curieux des faunes ornithologiques de ces trois régions, c'est entre les espèces du type le plus archaïque que l'on retrouve le plus de signes de parenté.

Ces quelques remarques, inspirées à première vue par la collection de M. A. Boucart, indiquent suffisamment sa valeur et l'intérêt qu'elle présentera à une étude scientifique approfondie.

Au Tonkin

Voie ferrée de Hanoï à la Frontière de Chine

Le 24 décembre dernier a été inaugurée au Tonkin la ligne de chemin de fer qui relie Phu-Lang-Giang (ou Phu-Lang-Thuong) à Lang-Son. Elle est reliée à Hanoï par un tronçon, qui a été également ouvert à la circulation tout récemment. Hanoï se trouve donc en communication rapide avec la frontière chinoise, puisque Lang-Son n'en est éloignée que d'une vingtaine de kilomètres.

Les travaux ont duré quatre ans, et la ligne totale n'a qu'un développement de 110 kilomètres. C'est dire qu'on a opéré, surtout au début, avec une sage lenteur. L'établissement des plans paraît surtout avoir pris un temps considérable.

Dès l'année 1891 un tronçon de 18 kilomètres, reliant Phu-Lang-Giang à Kep, était mis en exploitation, avec un succès inattendu. On se décida alors à prolonger la ligne, mais ce ne fut qu'à la fin de 1892 que furent terminés 10 nouveaux kilomètres de voie, reliant Kep à Sui-Gang.

En 1893 on arriva au kilomètre 41. Puis, les travaux préparatoires étant sans doute terminés, en quatorze mois on acheva la ligne, c'est-à-dire qu'après avoir en trois ans établi seulement 41 kilomètres de voie ferrée, on parvint à en établir 60 à travers une contrée beaucoup plus difficile, nécessitant de nombreux travaux d'art, dans un délai beaucoup moindre.

L'écartement des rails n'est actuellement que de 60 centimètres, mais les terrassements ont été faits de façon qu'il puisse être porté à 1 mètre, si le trafic l'exige, ce qui n'est pas improbable. Le fait est que les résultats de l'exploitation ont dépassé toutes les prévisions. Les parties de la ligne déjà en usage courant rapportent beaucoup, et sur tout le parcours la population augmente, la culture s'étend et les marchés commerciaux se développent.

L'Acajou d'Afrique

Les principaux pays d'où l'on exportait l'acajou étaient jusqu'à ces derniers temps l'Amérique centrale, Cuba, Saint-Domingue et le Brésil. Aujourd'hui l'Amérique elle-même reçoit des bois d'acajou venant d'Afrique.

Cette exploitation nouvelle est le résultat du voyage de Stanley à la recherche d'Emin Pacha. C'est lui qui a signalé sur la côte orientale d'Afrique d'immenses forêts où cet arbre croît en abondance. L'acajou d'Afrique est de nuance plus rosée que celui d'Amérique. On en aurait déjà exporté la valeur de douze millions de pieds.

Ainsi la mode peut revenir sans crainte aux meubles classiques d'acajou verni chers à l'Empire et à la Restauration ou au plus moderne et plus fantaisiste acajou ciré. La matière ne lui fera pas défaut, et, détail sans doute profitable aux seuls ébénistes, son prix a déjà baissé de vingt pour cent.

La Traversée de l'Atlantique en Ballon

Les Projets du Professeur King

La mode en Amérique est aux ballons. Il n'y a plus de bonne fête ni de réjouissance publique sans ascension, soi-disant sérieuse ou bien agrémentée de tours de trapèze exécutés dans les airs, de descentes en parachutes, etc., à telle enseigne que dernièrement une jeune fille, faisant sa dernière ascension avant de renoncer à cette carrière et de se marier, s'est tuée net dans une chute. Les journaux de l'Union en ont profité pour faire à leurs lecteurs l'histoire de la navigation aérienne depuis sa première invention jusqu'aux derniers perfectionnements, avec dissertation sur l'avenir de la direction des aérostats.

Nulle part mieux qu'aux États-Unis on n'a examiné avec plus de sérieux le projet, venu d'Europe pourtant, d'essayer de gagner le Pôle Nord en ballon, et cette conception, à tout le moins téméraire, a eu le don de plaire aux Yankees.

Cet engouement devait exciter les professionnels à chercher dans leur imagination quelque chose d'inédit, digne de faire sensation.

Le professeur S. A. King a trouvé. Le professeur King est un vétéran de l'air : en trente et quelques années il a fait des centaines d'ascensions, et plané sur les grands lacs américains. Bien que sexagénaire, il a maintenant l'audacieuse ambition de vouloir traverser l'Atlantique en ballon.

Il voudrait s'élancer dans les airs au mois de mai prochain, et d'ores et déjà ses plans sont faits.

Son ballon sera l'idéal de la solidité et de la perfection. Il aura une contenance de 500000 pieds cubes, il sera gonflé d'hydrogène et sa force ascensionnelle dépassera 16000 kilos. Un appareil monstre fabriquera le gaz nécessaire, et l'on y engloutira 120000 livres de fer fin, 130000 livres d'acide sulfurique, 40 boisseaux de chaux et 20 tonnes de glace. L'aérostat géant supportera une nacelle à trois compartiments : dans l'un se réuniront les passagers; l'autre servira de cuisine et de salle à manger; dans le troisième l'observateur, calme et isolé, pourra être tout entier à ses instruments et à la conduite du ballon.

Tout est paré en prévision des hypothèses les plus variées : il y aura un canot de sauvetage en aluminium, en cas de chute dans la mer; ce canot doit même, en l'air, servir de dortoir. Pour le cas d'une descente en pays sauvage, on emportera des présents de nature à s'assurer la bienveillance des indigènes. Il y aura à bord des fusils, des munitions, des engins de pêche, des vêtements pour les contrées polaires, enfin des vivres et de l'eau pour trois mois. En plus des instruments scientifiques et pour la manœuvre même du ballon, on y installerait 13000 livres de lest, en sacs de sable, et un *drag-rope*, pour régler l'altitude, qui pèserait 5000 livres.

De pareils projets confondent nos timides imaginations d'Européens et nous donnent l'appréhension de quelque mystification colossale. Et si le professeur King trouvait des capitalistes assez débonnaires pour faire les frais de l'entreprise, si même un invraisemblable hasard faisait réussir cette folle aventure, cela ne ferait que prouver une fois de plus le vieux proverbe : la Fortune favorise les audacieux — ou les imprudents.

Dr Robert Brown. — *The Story of Africa and its Explorers.* Histoire de l'Afrique et de ses Explorateurs, 3 vol. de 312 pages. — 600 illustrations originales. Londres, Paris et Melbourne. Cassel and Co., 1892-1894, gr. in-8.

Un ouvrage sérieux de vulgarisation, comme celui-ci, joignant à des sources d'informations très sûres l'agrément d'une impression luxueuse, de cartes claires et permettant de suivre l'itinéraire de chaque explorateur, de portraits nombreux, et surtout de gravures originales très soignées, un tel ouvrage sans doute est bien fait pour répandre dans le grand public la connaissance exacte des questions africaines. C'est l'équivalent du livre que publiait récemment M. Harry Alis : *Nos Africains.*

Ce n'est pas que le livre de M. Brown ne puisse rendre des services même à des lecteurs français. Beaucoup de jeunes gens, désireux de se perfectionner dans la pratique de l'anglais, trouveront dans cette magnifique publication, d'un si puissant intérêt romanesque, et dont les gravures seules piquent si vivement la curiosité, tout le plaisir qu'ils prennent d'ordinaire aux œuvres de pure imagination. Mais à ce plaisir se joindra ici un profit : ils sauront l'histoire de tant de héros de l'exploration africaine : Mungo-Park, Caillié, Livingstone, Barth, Stanley, Emin Pacha; ils verront l'intérêt de cette question de l'esclavage, toujours actuelle, dans l'Afrique centrale et orientale; ils comprendront enfin l'action bienfaisante des missions, des comités de tout genre qui s'efforcent de diminuer le mal. — Dans le troisième volume, on trouve des anecdotes très amusantes sur l'histoire de la chasse en Afrique, et les portraits des grands chasseurs, comme Baldwin, Selous, Gordon Cumming, etc.

En un mot, cet ouvrage concourt au même but que la collection du *Tour du Monde*; les renseignements y sont moins complets, et n'émanent pas des auteurs eux-mêmes, bien que l'illustre Cameron n'ait pas dédaigné d'y écrire un chapitre : mais tout y est ordonné, groupé de façon à former une véritable histoire de l'Afrique. C'est là un mérite dont on ne se dissimulera pas la portée.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Fouilles Archéologiques en Grèce et dans l'Orient Hellénique

DEUXIÈME PARTIE : *Une Campagne de Fouilles*[1].

I

Autorisation à obtenir. — Préparatifs. Matériel.

Il serait téméraire de vouloir présenter en quelques pages des observations et des conseils qui fussent applicables à toute campagne de fouilles entreprise en Grèce. Mieux vaut, ce semble, nous contenter d'exposer ici les résultats d'une expérience personnelle.

Lorsque, dans l'été de 1879, M. Homolle revint de France à Athènes, pour continuer, avec une mission spéciale, les fouilles de Délos, je lui fus adjoint pendant quelques semaines, et, en vivant à ses côtés du matin au soir, je fus témoin de son activité infatigable, de son adresse et de son énergie. Lorsque, deux ans plus tard, je fus chargé moi-même par M. Foucart de reprendre les fouilles, je n'eus qu'à m'inspirer de l'idée et de l'exemple de mon devancier : je me bornerai à dire ici ce que nous avons fait alors l'un et l'autre à Délos, pour exécuter les fouilles et en recueillir les résultats.

L'autorisation du gouvernement grec était aisée à obtenir, attendu que l'île, entièrement déserte depuis longtemps, nourrit seulement, pendant la belle saison, de maigres troupeaux venus de Myconos. Aussi bien, l'autorisation obtenue jadis par M. Burnouf pour les fouilles de M. Lebègue, puis par M. Albert Dumont pour celles de M. Homolle, devait-elle être accordée sans peine à M. Foucart pour toutes les fouilles à venir. Là demande devait en être cependant renouvelée chaque année, un peu à l'avance, pour que l'*Éphorie générale* pût désigner un surveillant, et s'assurer aussi la présence d'un gardien des antiquités.

En qualité d'*éphores*, j'ai vu à l'œuvre MM. Philios et Cavvadias, qui, tous deux, ont accompli depuis de beaux travaux, à Éleusis, à Épidaure, à Athènes : ils en étaient alors à leurs débuts, et je n'ai eu qu'à me louer de leurs procédés discrets et courtois. Je dois dire d'ailleurs qu'ils venaient rarement à Délos, où une misérable cabane leur offrait un refuge vraiment insuffisant. Je les retrouvais le dimanche à Myconos, et j'ai le souvenir d'avoir fait de bonnes parties de cartes avec M. Cavvadias, dans un *khani*, au bord de la mer, pendant les intervalles de nos entretiens archéologiques!

Mais, avant de se rendre à Myconos, il fallait embarquer au Pirée les instruments qui devaient servir aux fouilles : pioches, pelles, brouettes et paniers. Ce matériel, propriété de l'Ecole, s'est bien accru depuis l'exploration de Delphes, et il s'est compliqué de tout un système de rails et de wagonnets. Il était très simple il y a quinze ans; mais il suffisait encore au travail de cinquante ouvriers environ, et il constituait un nombre de colis assez embarrassant. Sotiri, notre factotum, à la fois domestique attaché à notre personne et contremaître préposé en sous-ordre à la direction des ouvriers, accompagnait généralement cet envoi d'outils; il nous précédait ainsi à Myconos, par le bateau à vapeur qui faisait le service tous les huit jours. Nous arrivions nous-mêmes peu après, dans une barque prise à Syra, la barque du patron Costanti. Cette petite barque, non pontée, avec un seul mât et une grande voile latine, allait être, pendant toute la durée de notre campagne, notre sauvegarde, le gage de notre liberté! Malheur à ceux qui, dans l'Archipel, et en général dans toutes les eaux grecques, comptent pour voyager sur les bateaux à vapeur ou sur les caïques de passage! Ceux-là doivent se munir d'une patience à toute épreuve! Pour avoir quelque chance d'arriver à jour fixe en un point donné, il faut disposer d'une embarcation à soi : alors du moins ne dépend-on plus que des caprices du vent!

Bien des fois, sans doute, nous avons été bloqués à Syra, sans pouvoir rejoindre Myconos; souvent aussi bloqués à Délos ou à Rhénée, où nous passions la nuit! Mais, du moins, si quelque fête ou quelque circonstance inattendue retardait à Myconos le départ de nos ouvriers, nous pouvions à notre gré nous rendre à Délos sur notre champ de fouilles, et y déchiffrer des inscriptions, en attendant qu'il plût aux ouvriers de se remettre au travail.

Cette question des ouvriers offre, en Grèce, d'assez piquantes difficultés. Le Grec est avant tout un homme libre, et il le prouve par son esprit d'indépendance. J'ai vu Homolle forcé de sévir et de tenir tête à une cinquantaine d'ouvriers mutins, qui voulaient lever la séance avant l'heure du coucher du soleil! Ces cas sont rares, et je n'ai eu pour ma part que des hommes d'une douceur enfantine. Mais le choix même de ces ouvriers ne va pas sans quelque danger.

(A suivre.) A. HAUVETTE.

1. Voir la 1re partie : *A Travers le Monde*, nos 2, 3 et 4.

NOS CONCOURS. — Janvier : Concours de Cartographie. - Appréciations.

Le sujet que nous avions mis au concours pour le mois de janvier 1895 (Cartographie) est de ceux qui ont dû depuis un an éveiller l'attention de nos lecteurs.

Une *Carte politique de l'Afrique centrale*, d'après les récents arrangements intervenus entre les puissances européennes : France, Allemagne, Angleterre, État indépendant du Congo, est une image qu'il faut toujours avoir sous les yeux, pour comprendre l'état et l'avenir de notre colonie du Congo.

La difficulté de l'établir consiste dans la situation encore imparfaite de nos connaissances géographiques sur la région du Tchad particulièrement et l'interprétation délicate des actes diplomatiques. Il faut par exemple faire grande attention aux petites enclaves qu'à l'ouest notre convention avec l'Allemagne nous a laissées dans la colonie de Cameroun. A l'est, il ne faut pas oublier que si l'Etat indépendant du Congo a renoncé à l'extension offerte par l'Angleterre dans la vallée du Nil, il a gardé le pays jusqu'à la ligne de partage de cette vallée avec celle du Congo.

Ces difficultés n'ont pas effrayé nos lecteurs, qui nous ont envoyé en grand nombre des compositions, dont quelques-unes nous ont paru très remarquables.

La carte de Mlle BRUN (la Charité-sur-Loire) est au premier rang, par le soin de l'exécution, l'exactitude des détails de terrains et de limites, l'abondance des renseignements (itinéraires des grands voyages, stations politiques, etc.), qui ne nuisent nulle part à la clarté ni à l'élégance.

Le deuxième rang appartenait de droit à M. MASSIGNON (Paris), dont le travail représente un effort considérable et presque toujours heureux. Les limites entre le Cameroun et le Congo français laissent à désirer. Mais l'ensemble est si solide, d'une franchise d'exécution si grande, qu'il constituait une des meilleures réponses à la question proposée.

La composition de M. Pierre CAZELLES (Paris), qui a obtenu le troisième rang, se recommandait par les mêmes mérites. Les limites étaient en général correctes, le figuré du terrain bien compris. Seul le système hydrographique de cette région, où les fleuves ont une si grande importance politique, laissait quelque peu à désirer.

Nous avons été frappés aussi par l'exactitude et le soin de cartes telles que celles de MM. Massiat, Bojoly, Mlle Condaminas, MM. Lecarpentier et Mercier, auxquels nous n'avons pu décerner que des mentions.

On jugera par là, et nous nous en réjouissons, de la valeur et de l'intérêt de ce premier concours.

C'est avec un très vif regret que nous n'avons pu y admettre MM. Chevillod, de Gumières (Loire), et Ratier, de Limoges. La carte de M. Chevillod eût été digne, malgré une erreur assez grave dans les limites du Soudan égyptien, de figurer au premier rang, par la vigueur du tracé, qui indique des aptitudes cartographiques très remarquables. Celle de M. Ratier, accompagnée d'une très jolie reproduction photographique, s'est aussi recommandée à notre attention par l'élégance et les qualités du dessin. Nous leur donnons rendez-vous à notre prochain concours, avec l'espoir de pouvoir les y associer complètement.

Autour de Sumatra

Le Vice-Résident Bonin

Nous sommes heureux de pouvoir offrir à nos lecteurs quelques notes obligeamment communiquées par M. C.-E. Bonin sur un voyage entrepris par lui, l'année dernière, dans une partie peu explorée de Sumatra et sur les côtes, parfois peu hospitalières, de cette grande île. M. Bonin n'en est pas à ses débuts comme voyageur, et son expérience donne plus d'autorité encore à son récit. Voici en effet ses états de service.

Cliché Lechleitner à Munich.

M. BONIN.

Depuis quatre ans en Extrême-Orient, M. Bonin avait déjà accompli dans les mêmes conditions plusieurs voyages au Laos.

D'abord en service dans les résidences du Tonkin, il avait été ensuite nommé commissaire adjoint du gouvernement auprès des Muongs de la rivière Noire, chez lesquels il était resté près d'un an. Chargé plus tard de rechercher une route entre Tourane, principal port de l'Annam, et le Mékong, il avait découvert la source de la rivière d'Attopeu, l'affluent le plus important du Mékong, qu'il avait le premier descendu entièrement depuis sa naissance jusqu'à son confluent en aval de Stung-Treng.

A la suite de cette exploration exécutée à travers les territoires des tribus sauvages qui habitent la chaîne de partage des eaux de l'Indo-Chine et les régions du Laos encore occupées par les Siamois au moment de son passage, il avait reçu mission d'organiser la résidence de Stung-Treng, première résidence française créée sur les territoires laotiens repris au Siam.

FEMMES MALAISES FABRIQUANT DES TISSUS.

Au mois de janvier 1894, M. C.-E. Bonin était chargé par le gouvernement de l'Indo-Chine d'une mission aux îles Malaises.

Parti de Saïgon le 5 janvier 1894, M. Bonin arrivait à Batavia le 20 après s'être muni à Singapore des recommandations indispensables auprès du gouvernement hollandais, toujours défiant vis-à-vis des voyageurs étrangers. Après avoir rendu visite à Buitenzorg, dans l'île de Java, au gouverneur général des Indes néerlandaises, qui lui remit les passeports et les lettres d'introduction nécessaires pour la route, M. Bonin s'embarquait le 23 janvier pour Padang, capitale de l'île de Sumatra, à bord d'un vapeur de la *Koninklijke Paketvaart Maatschappij*, compagnie hollandaise qui dessert les possessions indo-néerlandaises. Il touchait à divers points de Sumatra, Telok Betong, Kroe, Benkoelen (l'ancien fort Marlborough des Anglais, dernier poste occupé par eux dans l'île de Sumatra jusqu'en 1870), et arrivait le 26 à Emmahavn, le port de Padang.

Grâce à l'obligeance de notre agent consulaire à Padang, M. Haacke, qui voyait pour la première fois un voyageur français, aucun de nos compatriotes n'étant établi ici, M. Bonin organisait son convoi et recrutait le personnel nécessaire pour le voyage par terre à travers l'île, qui devait se faire à dos de cheval pour les hommes et les bagages.

Les Hollandais viennent de construire, pour desservir les mines de charbon récemment découvertes à Sawah Loentoh[1], dans la région appelée l'Oembilien, un chemin de fer de montagne, magnifique travail, dont l'exécution a duré cinq ans et qui leur a coûté 40 millions. C'est par cette voie que M. Bonin gagna d'abord Fort de Kock, en passant par Padang-Pandjang, à travers la région merveilleusement belle et pittoresque qui forme le versant ouest de la grande chaîne traversant toute l'île. L'important poste hollandais de Fort de Kock, dominé par les deux grands volcans éteints, le Merapi et le Singalang, est situé au centre du fameux pays de Menang-Kerbau, le *royaume du buffle vainqueur*, que les Malais regardent comme la terre sacrée, le lieu d'origine de leur race.

1. Sumatra étant possession néerlandaise, les noms de lieux sont écrits suivant l'orthographe officielle hollandaise : *oe* se prononce *ou*.

Il recueillait là des renseignements intéressants, notamment sur le volcan du Merapi, qui, quoique éteint, s'est déplacé de 4 mètres. Un cratère en marche, cela peut paraître étrange, mais a été scientifiquement observé par les soins de la brigade topographique hollandaise. Peut-être faut il rattacher ce phénomène à la grande éruption volcanique du Krakatau.

De Fort de Kock, M. Bonin se mettait en route par terre et traversait la chaîne centrale un peu au nord de Bondjol, au col de Kota Tangah, situé juste sous l'Équateur, pour redescendre ensuite sur le versant est de l'île en suivant la vallée de l'Aer Soempoer. Il atteignait ainsi Loeboe Sikaping et Rao, résidence d'un radja malais à peu près indépendant, car les Hollandais ont dû récemment retirer le poste qu'ils entretenaient auprès de lui. Le roi de Rao a d'ailleurs joué autrefois un rôle très important dans les luttes entre les Européens et les sultans d'Atjeh.

INDIGÈNES DE KORINTJI (MALAIS INDÉPENDANTS).

De Rao M. Bonin franchissait à nouveau la chaîne de partage des eaux au col de Limau Manis, et, sur le versant ouest, entrait dans le pays des Battaks ou Batta, les sauvages de Sumatra.

Ces Battaks, qui ont gardé une réputation d'anthropophagie plus ou moins justifiée, ont dans les parties voisines de la mer reconnu le protectorat des Hollandais. Mais plus au nord, autour du lac Toba, sont groupées sous le commandement du *roi des Battaks* des tribus indépendantes qui se refusent obstinément à entrer en contact avec les Européens, et contre lesquelles le gouvernement néerlandais envoie de temps à autre des expéditions, généralement infructueuses.

MAISONS A SINKARAH, PRÈS DE SAWAH LOENTOH.

Après avoir traversé le pays des Battaks de l'est à l'ouest, en suivant la vallée du Batang Gaddis par Kota Nopan, Penjaboengan (l'ancien Fort Eloet) et Padang Sidempoean, M. Bonin arrivait à la baie de Tapanoeli, immense port naturel que garde le poste de Siboga, sur la côte sud-ouest de Sumatra.

Là il s'embarquait sur un vapeur hollandais qui devait visiter tous les ports d'Atjeh ; un détachement de soldats était à bord en raison de l'état de guerre du pays et des récents enlèvements de bateaux européens exécutés par les Atjinois avec une extraordinaire audace. Le bâtiment faisait escale à Baros et à Singkel, puis piquait dans le sud vers Goenong Sitoli, capitale de l'île Nias, où est établi un poste hollandais ; de là il revenait sur Sumatra, mouillait devant Troemon, Tampat Toean et Soesoe, ports atjinois où les Européens ne peuvent descendre à terre sans être massacrés et où l'échange des marchandises se fait littéralement à la pointe du sabre.

A Analaboeh est établi un poste hollandais ; la garnison est absolument bloquée dans ses murailles. Pendant la nuit que le bateau y passa, malgré la présence de deux vaisseaux de guerre sur rade, la fusillade n'arrêta pas entre le poste et les indigènes embusqués dans les brousses.

Après une autre escale à Poeloe Raya, où est établi également un poste, M. Bonin arrivait à Oleh leh, le grand port d'Atjeh ; il se rendait immédiatement à Kota Radja, ancien kraton ou citadelle des sultans d'Atjeh, assiégé et pris par les troupes néerlandaises en 1874. Il visitait le grand camp retranché, que les Hollandais ont élevé autour de Kota Radja, et dont les travaux sont reliés entre eux par une voie ferrée, pourvue de wagons blindés. Ce point est le seul qu'ils occupent sérieusement sur cette terre d'Atjeh.

De là M. Bonin se réembarquait pour Poeloe Wai, où le gouvernement néerlandais veut établir un port pour faire concurrence aux ports anglais de la côte de Malacca, et pour Poeloe Pinang, dont la capitale, Georgetown, fait un grand commerce avec l'Atjeh. Il rentrait à Singapore le 25 février, ayant fait ainsi le tour complet de Sumatra en moins de deux mois, dont vingt jours de marche à cheval à travers l'île.

Atteint par les fièvres contractées au Laos et qui l'avaient repris dans les forêts de la Malaisie, M. Bonin était obligé de rentrer en France, où, le 1er janvier dernier, il était promu au grade de vice-résident à l'occasion de ces différents voyages.

Notre très bref résumé montre l'intérêt de cette exploration de certaines parties de Sumatra, mal connues, encore rebelles aux Hollandais, et dans lesquelles il leur faudra encore de longs efforts pour parvenir à pénétrer un peu profondément. La seule guerre contre les Atjinois dure depuis plus de dix ans et a coûté plus d'un demi-milliard.

La plus grande altitude atteinte en ballon

Le « Phénix » à 9550 mètres

L'ascension en ballon à la plus grande hauteur actuellement atteinte a été accomplie le 4 décembre dernier, à Stassfurt (province prussienne de Saxe), par le Dr Berson, assistant à l'Institut de météorologie. On citait auparavant, comme s'étant élevés le plus haut dans les airs, MM. Glaisher et Coxwell, qui, en 1862, parvinrent à 8800 mètres, et MM. Tissandier, Crocé-Spinelli et Sivel, en 1875, lors du voyage du *Zénith*, qui monta jusqu'à 8600 mètres. On se rappelle la fin tragique des deux derniers de ces aéronautes.

M. Berson a été plus heureux que ses devanciers, car, grâce à ses précautions, il a réussi à monter plus haut sans perdre connaissance. Il avait déjà accompli plusieurs ascensions à des altitudes très élevées. Quatre fois il avait dépassé 6000 mètres et une fois 8000. Il avait même observé ce fait très intéressant que la température de ces régions supérieures variait à peine avec les saisons. C'est ainsi qu'à 6000 mètres environ le thermomètre marquait toujours de 24 à 27 degrés au-dessous de zéro.

Le ballon *le Phénix* quitta terre pour cette ascension mémorable à 10 h. 28 du matin. M. Berson était seul à bord, ce qui exigeait une grande activité pour l'observation des différents instruments. Vers 1400 mètres la température était de 6 degrés au-dessus de zéro. A 4000 mètres, la diminution de pression commençait à se faire sentir. Une heure après le départ, le *Phénix* planait à 5100 mètres et la température était descendue à — 17°,5 ; M. Berson éprouvait un léger battement de cœur. Le froid devient intense à mesure que l'aérostat s'élève. A 6000 mètres le thermomètre tombe à — 25°,5, mais les peaux de mouton emportées par le voyageur le protègent suffisamment.

Dans un coin de la nacelle était placé un appareil spécial, un cylindre d'acier, contenant 1000 litres d'oxygène à la pression de 200 atmosphères. A midi, à la hauteur de 6700 mètres, M. Berson porte à sa bouche le tube de cet appareil destiné à lui donner l'oxygène que ne lui fournit plus l'air trop raréfié. Moins d'une demi-heure après, il arrivait à l'altitude de 8000 mètres, déjà atteinte par lui le 11 mai dernier. Il consultait ses forces et se trouvait en état de monter plus haut. Quoique respirant constamment de l'oxygène, il ressentait un léger vertige et de forts battements de cœur ; mais il pouvait continuer à prendre ses observations et ses notes. Un moment il lui faut résister énergiquement pour ne pas laisser ses paupières se fermer.

A 8700 mètres le ballon rencontre un nuage, un cirrus, composé de petits flocons de neige, qui tourbillonnaient tout autour de la nacelle. Il fallut s'élever de 300 mètres encore pour sortir de ce nuage et retrouver le ciel libre, dont l'azur, à cette hauteur de 9000 mètres, parut à M. Berson beaucoup plus pâle que dans les régions inférieures.

A 12 h. 49, *le Phénix* arrêtait son mouvement ascensionnel, à 9550 mètres. Le thermomètre marquait — 48 degrés. Il ne restait plus à l'aéronaute que six sacs de lest, qu'il fallait garder pour régler la chute. Le ballon se mit à descendre. M. Berson, en regardant le baromètre anéroïde, aperçoit, réfléchi par la glace de l'instrument, son visage tout bleu. En voulant toucher le métal de ce même baromètre, il éprouve la sensation de brûlure qu'on aurait au contact d'un fer rouge. D'ailleurs il commence à souffrir de son séjour prolongé dans ces régions glacées et se met à trembler de tous ses membres.

Redescendu à 8500 mètres, il distingue au-dessous de lui l'Elbe et de nombreux villages. A l'aide de la soupape, il accélère la chute. Il s'aperçoit alors seulement que deux doigts de sa main gauche sont presque gelés et il lui faut les frotter avec force pour y rappeler la vie.

A 2 h. 30, le *Phénix* n'était plus qu'à 3500 mètres de terre. M. Berson dut ralentir le mouvement de descente. Depuis qu'il était revenu à une altitude inférieure à 5000 mètres, il avait cessé l'usage de l'oxygène. Il eut soin toutefois de laisser s'échapper le gaz de l'appareil. En heurtant le sol, celui-ci aurait pu être endommagé, et l'oxygène, encore sous une forte pression, l'eût fait éclater.

A 3 h. 45, le ballon atterrissait sans difficultés à Schönwohls, près de Kiel. La montée avait duré 2 h. 20 et la descente près de 3 heures.

Tel est, d'après le récit de M. Berson lui-même, le résumé de ce hardi voyage. On se souvient que MM. Crocé-Spinelli et Sivel avaient emporté des ballonnnets remplis d'oxygène, mais qu'ils attendirent trop tard et ne furent plus en état d'y recourir. C'est sans doute à sa précaution de commencer d'assez bonne heure les inhalations de ce gaz vivifiant que M. Berson doit d'avoir atteint sans accident cette extrême altitude.

Exploration des Terres Antarctiques

Le Neveu de Nordenskiöld

(De notre correspondant spécial à Upsal.)

On a parlé, d'après le *Daily News*, d'un projet de mission scientifique suédoise au Grœnland, pour le printemps de cette année. Pour plus de sûreté nous avons voulu savoir de quelqu'un de particulièrement compétent ce qu'il y avait de fondé dans cette information : notre correspondant à Upsala s'est adressé à M. Nordenskiöld lui-même.

Le célèbre voyageur a bien voulu répondre à ses questions par une lettre dont nous traduisons littéralement le passage le plus intéressant :

« Aucune expédition au Grœnland n'est préparée « cette année, du moins par l'Académie des Sciences. Il va « seulement y avoir, sur initiative privée, une exploration « des terres antarctiques ; l'entreprise est d'ailleurs de *mo-* « *destes dimensions* mais l'arbre qui doit pousser haut et

« fort sort généralement d'une humble graine. — L'expédi-
« tion est sous la direction de M. Otto Nordenskiöld, chargé
« de cours à Upsala, mon neveu. Agréez, etc. »

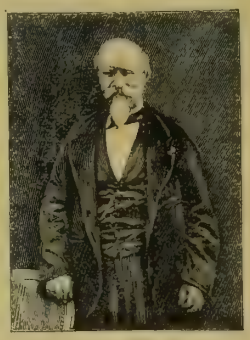
On voit que l'expédition qui se prépare n'a pas le but qu'on lui avait d'abord supposé, et nous remercions vivement M. Nordenskiöld des renseignements exacts dont il nous fait part si obligeamment.

Un grand Français à Madagascar

Jean Laborde

(1805-1878)

Celui dont nous voulons parler aujourd'hui est mort depuis plus de seize ans, mais au moment où se prépare l'expédition contre Madagascar, il nous semble juste de rappeler à la mémoire trop oublieuse de beaucoup un homme qui consacra les efforts de sa vie et de son activité à faire pénétrer notre influence chez les Hovas, et qui n'y réussit mal que parce qu'il fut peu secondé par la France et combattu ardemment par les Anglais.


M. LABORDE.

M. Jean Laborde était né à Auch, le 16 octobre 1805. Tout jeune, il débuta par un voyage de trois ans aux Indes Orientales, où il fit ses premiers essais industriels et dévoila ses rares aptitudes.

En 1831 il achète une goélette, pour tenter de retirer de la mer les richesses coulées avec quelques navires près de l'île João de Nova, au nord de Madagascar. Mais au large de Mahéla, sur la côte est de Madagascar, il est assailli par la tempête, et la goélette s'échoue sur des récifs. M. Laborde se dévoue, se jette à la mer, parvient à gagner le rivage avec une corde, et sauve ainsi son équipage.

Entré dans l'île de cette façon accidentée, M. Laborde y resta. Quelques mois après, un négociant français, M. Delastelle, le présentait à la reine Ranavalona Ire, qui désirait confier à un étranger la création d'usines et de manufactures.

M. Laborde avait vingt-six ans. Il n'avait aucune connaissance approfondie de mécanique, d'industrie, ni de chimie. Il fit venir des livres et, tout en se formant lui-même, devenant ingénieur, architecte et chimiste, il forma des ouvriers et créa de toutes pièces la ville industrielle de Mantasoa, à 40 kilomètres environ de Tananarive.

Pour avoir une force motrice, il capta les eaux de sept vallées dans d'immenses réservoirs. Pour avoir la chaux dont il avait besoin, il créa des fours à chaux. Il dressa, pour la construction, des charpentiers, des menuisiers, des ébénistes. Pour exploiter le minerai de fer, commun à Madagascar, il monta un haut fourneau, des broyeurs, des forges. Il fabriqua de la fonte et en fit des machines, des outils, voire des marmites et des poêles pour les Hovas. Il installa des fours à réverbère pour réduire le minerai de cuivre. Il réussit à faire de l'acier et se mit à confectionner des couteaux, des sabres, etc. Il parvint même à fabriquer des fusils, à fondre des canons de fonte et de bronze, à organiser une poudrerie.

Cette prodigieuse puissance créatrice ne connaissait pas de bornes. M. Laborde apprit aux Hovas à fabriquer la faïence, le verre et même le papier, à tanner, à filer des cordes. Il fit planter la canne à sucre à Loasaha, en tira du sucre et du rhum. Il introduisit le ver à soie, tissa des étoffes et fit du cordonnet. En même temps il fabriquait certains produits chimiques utiles à l'industrie.

Ce fut lui qui, dans cette contrée fertile en orages, mit le premier paratonnerre sur une maison.

Son activité s'étendait à l'agriculture. Les bœufs malgaches furent dressés au labour et au charroi. Il fit venir des vaches normandes et bretonnes, et même un troupeau d'antilopes. Sur son initiative, on importa des arbres à fruits d'Europe.

La fécondité d'un pareil labeur a quelque chose de surprenant. Mais ce qui étonne davantage, c'est de voir tout cela perdu aujourd'hui, de voir en ruines et déserte cette ville de Mantasoa qui compta jusqu'à douze mille habitants.

Ce désastre eut des causes politiques. La reine Ranavalona Ire était devenue d'une cruauté effrénée. Les Hovas vivaient sous un régime de terreur. Le fils de la reine, Kakoto, qui devint plus tard roi sous le nom de Radama II, se trouva, sans être révolté, à la tête d'un parti d'opposition et sollicita l'intervention pacifique de la France contre les ministres de la reine. Ces intrigues furent dénoncées par le parti anglais, et tous les Européens furent chassés de l'île. C'était en 1857. M. Laborde dut partir comme les autres.

Il revint à Madagascar en 1861, après l'avènement du jeune Radama II. Mais il ne fut pas question de ranimer les usines de Mantasoa. Cette seconde partie de la carrière de M. Laborde fut consacrée à la diplomatie. Il devint consul de France à Madagascar et consacra à cette nouvelle tâche son activité et son influence. Il avait autrefois jeté les bases de la Compagnie française de Madagascar. Il réussit à l'établir et fit accorder à cet effet une charte à M. Lambert.

Lorsque, après l'assassinat de Radama II, le 12 mai 1863, le parti hostile à la France revint au pouvoir, il révoqua la charte et accorda à grand'peine à M. Lambert une indemnité de 1 million. C'était peu, si l'on considère que pendant les négociations le consul anglais Packenham, sûr de l'appui armé de son gouvernement, avait offert à M. Laborde, qui venait de perdre toute sa fortune, et à M. Lambert de leur acheter cette charte 1 million de livres sterling, ou 25 millions de francs.

C'est à Madagascar que M. Laborde est mort, le 27 décembre 1878. Au moment où l'attention se porte sur le royaume Hova, où l'on cite les négociations des uns, où l'on attend les hauts faits des autres, ne fallait-il pas consacrer quelques lignes à cet infatigable pionnier, à ce serviteur désintéressé de la France ?

Une Tourmente de Neige

De Grenoble à Briançon par le col du Lautaret

(2 075 MÈTRES D'ALTITUDE)

Un intrépide alpiniste, M. Stéphane Juge, vient de faire, en plein hiver, la traversée du Lautaret; à notre demande il a bien voulu nous donner pour nos lecteurs le récit de cette course émouvante. Nous reproduisons la lettre qu'il nous a adressée :

Briançon, 3 février 1895.

J'AI tenu à voir les monts du Dauphiné et à les admirer en plein hiver. Je m'en félicite.

J'ai parcouru d'un bout à l'autre cette grande route de 114 kilomètres qui va de Grenoble à Briançon.

Mais est-ce bien Grenoble que j'ai vu? Sous sa gigantesque enceinte de montagnes, débordant de toutes parts, je ne reconnais plus aucun de ces sommets qui me sont pourtant familiers. Une neige rosée les transfigure.

Je prends le chemin de fer jusqu'à Vizille. Le nouveau tramway à vapeur me conduit ensuite jusqu'à Bourg-d'Oisans. Le froid devient intense au fur et à mesure que je pénètre dans les gorges de Livet. Il est près de midi lorsque le clocher de Bourg-d'Oisans se silhouette dans la brume.

De là à la Grave comment irai-je? Telle est la question que je me pose. Mais je vois arriver, à ma grande joie, un des propriétaires de l'hôtel de la Meije, à la Grave, qui, prévenu de mon arrivée, est descendu depuis la veille, avec un traîneau, dans l'intention de me faire les honneurs de la route.

Route étrange, certes! Un large ruban de glace, dans un encaissement de hautes montagnes vitrifiées, où brillent des arêtes aiguës, claires comme du cristal. Nous laissons à droite la route de Vénosc pour grimper la *Rampe des Commères*. Rien de plus grandiose que cette montée, sans pareille en Suisse ni dans nos Alpes, côtoyée par la Romanche. Le traîneau nous emporte, et mes regards suivent le torrent à 300 mètres plus bas, sans pouvoir s'en détacher.

HOSPICE DU LAUTARET.
D'après une photographie de M. E. Charpenay.

Viennent les gorges de Freney, la galerie de l'Infernet.

Nous allons assez vite, sur un tapis de neige cotonneux, et de plus en plus le froid grandit; nos moustaches se hérissent de glaçons, et sans les épaisses peaux de mouton qui nous protègent, toute notre chaleur nous abandonnerait bientôt.

Nous passons le pont de Dauphin pour pénétrer dans la combe de Malaval. Un splendide clair de lune nous permet d'entrevoir dans un cadre féerique la cascade de la Pisse, ou de Rif-Tort transformée en une immense torsade de glace, se déroulant sur 200 mètres de hauteur, avec une merveilleuse richesse de reflets irisés.

Au Grand-Clos toute la face nord des rochers à pic, garnie de stalactites, présente une pétrification glaciaire du plus curieux effet. Toute congelée aussi, arrêtée dans sa chute comme une coulée de laves, la cascade du Saut de la Pucelle accroche aux parois des rocs d'éblouissantes clartés, riches de toutes les teintes

PORTE D'EMBRUN A BRIANÇON.
D'après une photographie de M. Rara, à Briançon.

du prisme, et n'était ce froid polaire qui nous cingle cruellement, on voudrait stopper ici et là, à chaque tournant de route, pour jouir plus longtemps de ces enchantements si nouveaux, point banalisés encore par les froides descriptions de touristes blasés.

Il est plus de 6 heures quand nous atteignons l'hôtel de la Meije (1526 mètres d'altitude), où nous attend l'utile réconfort d'un bon feu. Ah! la joie du foyer où chantent les grosses bûches! Jamais je ne sus autant l'apprécier. Nous nous asseyons bientôt autour d'une table où trône la soupière familiale, enveloppée d'une exquise haleine, où l'on croit retrouver, avec la senteur saine des pommes de terre, tous les parfums des pâturages alpins, tous les délicats effluves des montagnes.

Un spirituel conteur, Alpinus, l'a dit fort justement : « Aucun bourg au monde n'a, comme la Grave, un tel rassemblement de pics sur sa tête. » Le voyageur s'en donne un torticolis, et nulle part au monde les pics ne se montrent cravatés de glaciers plus somptueux. Pour un tel spectacle la Grave est une loge d'avant-scène sans pareille dans l'univers.

Rocs et pics, gorges et glaciers, tous de vieilles connaissances pour moi, reçoivent un salut ému. Et pourtant c'est à peine si je puis les reconnaître, tant la neige les habille singulièrement.

Du grand pic de la Meije des vapeurs semblent

s'échapper comme d'une locomotive fumant, là-haut, sous pression, à près de 4000 mètres d'altitude. Cela m'intrigue et j'interroge mes hôteliers, qui m'expliquent alors qu'une tourmente de neige doit troubler en ce moment ce sommet orgueilleux et superbe. Encore vingt-quatre heures, ajoutent-ils, et la tourmente, descendant en spirale, sera ici.

Dans la salle basse de l'hôtel je trouve réunis les excellents guides de la Grave, Louis Faure, Émile Pic, J. Mathon, Ed. Pic et Mathonnet, braves gens au regard franc, intrépides grimpeurs de montagnes qui, s'ils amassent quelques écus durant la belle saison, n'ont en revanche, pendant l'hiver, d'autre gain que celui de la coupe des bois, huit à dix sous par jour tout au plus. Nous parlons des ascensions possibles actuellement : le Goléon, le Plateau de Paris, le Signal de la Grave, le Pic des Trois-Évêchés, le Galibier, sont très faisables. Nous nous décidons à la hâte pour le Signal de la Grave, d'une altitude de 2450 mètres. Au début seulement nous rencontrons de la neige sillonnée de traces de renards. En trois heures nous atteignons le sommet.

Quel spectacle! Tout le massif de l'Oisans, les monts de la Savoie, se déroulent devant nous, plus magnifiques encore qu'en été. C'est comme un suaire drapant l'immensité calme. Les géants des Alpes dorment là du lourd sommeil de la matière, et de leur paix puissante se dégage une pénétrante impression de mort et d'éternité.

La descente ne nous prend que deux heures. Mis en appétit par cette excursion, nous nous asseyons immédiatement à table. Au même instant, arrive un messager délégué par M. Bonnadel, le vaillant hôtelier du Lautaret, m'invitant à venir contempler de son *home* la tourmente de neige qui demain s'abattra sur le col célèbre, point culminant de notre route, 2075 mètres.

Le lendemain, dès le matin, mon cousin Adolphe Gonnet attelait sa mule; nous traversons les tunnels sous lesquels passe la route et où les cantonniers refoulent de la neige pour faciliter le patinage des longs traîneaux, et, à 10 heures, nous arrivons au Lautaret, sous une pluie de gros papillons blancs qui nous aveuglent.

M. Bonnabel, qui est piqueur de la voie, me fait remarquer que les poteaux télégraphiques, qui n'ont ailleurs que 7 à 8 mètres, atteignent ici plus de 11 mètres, et souvent leur extrémité est ensevelie sous la neige.

La neige, tassée en ce moment, sur la route où passe le traîneau a 8 mètres de hauteur.

Mais je suis venu pour voir la tourmente.

Comment décrire cet ouragan, cette tempête blanche, aussi terrible que les tempêtes de la mer, comparable seulement aux fureurs des tourbillons de sable, dans le désert saharien! Des amoncellements de neige sont faits et défaits en un clin d'œil, et de tous côtés passent violemment comme des fusées lancées par d'invisibles mains. On se sent réduit à l'état d'un simple fétu de paille devant ces colères de la montagne, et le premier instinct vous pousse à chercher un abri, car la furie du vent vous culbute, vous fait pirouetter sur les talons, menace de vous enlever comme une plume à travers l'espace où luttent les éléments en courroux. Et je me vois déjà rouler au loin, projeté au fond de la Guisanne qui coule à 200 mètres plus bas, menaçante. A un certain moment, nous nous jetons face contre terre — contre neige plutôt, — et c'est en rampant que nous tentons de résister.

M. Bonnabel et mon cousin jouissent malicieusement de mon inexpérience et de mon étonnement. Ils m'arrachent à ce spectacle extraordinaire pour m'emmener déjeuner. Et tandis que nous mangeons bien au chaud, des histoires incroyables me sont contées. Il y est question d'hommes enlevés, de chevaux et de traîneaux emportés par les avalanches, soulevés par le vent dans un tourbillon de neige. Il faut en avoir été témoin pour croire à ces phénomènes. Et moi-même je doute encore.

Supplié par moi, M. Bonnabel consent à me conduire, ce soir même, à Briançon. L'entreprise est téméraire, mais en dois-je tirer orgueil? Non certes, car dès l'instant que l'hôtelier du Lautaret accepte, je n'ai rien à redouter. Je franchirai donc une vraie tourmente.

D'ici à Briançon il y a près de 30 kilomètres et une différence d'altitude de 700 mètres; la route descend toujours. Nous arriverons sans encombre, si, comme l'espère M. Bonnabel, la tourmente est franchie en 4 heures. Depuis des années qu'il vit au Lautaret, il en a vu de terribles. Que de fois il lui a fallu porter secours à des malheureux attardés ou imprudents! Ah! la montagne est une rude école de solidarité.

Il est 2 heures de l'après-midi; nous nous glissons dans des sacs formés de peaux de moutons. Nous voici en traîneau, prêts à tout braver.

Vigoureux et alerte, le cheval fend l'espace, fermé devant nous comme par un mur blanc. Sur notre tête, des nappes de neige s'abattent avec un bruit mat. Notre visage se stalactise; nos yeux se voilent; les flocons pénètrent dans nos oreilles, entrent dans notre bouche, et nous pouvons à peine conserver notre respiration.

Le cheval va toujours. Telle est sa vitesse que je me demande par quel miracle il peut suivre la route à peine distincte. Le diriger serait impossible. Nous lui appartenons entièrement. Cela devient bientôt de la fantasmagorie. Je ne perçois plus, à travers les tourbillons qui s'épaississent, que la grande silhouette du brave animal, s'estompant sur un décor immaculé. Il va, sans un faux pas, la tête haute, pareil à un cheval de légende. Ses pieds et ses jambes disparaissent de temps à autre dans la neige fraîche, et le traîneau sursaute à tous les cahots, zigzague aux aspérités et aux tournants comme un char de montagnes russes. Le vertige qui vous emporte est tel, que je n'ai plus le loisir de coordonner ces multiples sensations.

Nous avons passé le Lauzet, le Monetier, les Guibertes, Villeneuve, la Chiroux au triple galop. Nous arrivons à Chantemerle, à 4 kilomètres de Briançon. La tourmente s'est un peu calmée.

A 6 heures, nous pénétrons à Briançon, où le bon M. Drevet, de l'hôtel de la Paix, nous fait avec effusion l'accueil auquel auraient droit des naufragés.

L'avouerai-je? tout enchanté que je suis de mon passage à travers la tourmente et du spectacle peu ordinaire que cette tempête des Alpes m'a offert, je ne suis nullement disposé à recommencer cette course affolante.

Désormais, pour aller du Lautaret à Briançon, j'attendrai, fût-ce un mois, que soit revenu le calme sur la route si pittoresque, car il est des sensations qui peuvent être une fois désirables, mais que l'on n'est pas tenté de se procurer de nouveau.

Et cependant, à Briançon, quelques jours après mon arrivée, j'apprenais que mon confrère et ami Henri Second et Tézier, caricaturiste au *Charivari*, allaient suivre le même itinéraire que moi. Il est certain, après tout, que les multiples émotions éprouvées en pareilles circonstances sont précieuses et durables. Pour ma part, je n'oublierai jamais, dussé-je vivre un siècle, ce qu'est une tourmente de neige, et j'aurai toujours la vision du cheval de M. Bonnabel, de l'étrange et fantastique silhouette de cette bête d'Apocalypse, fuyant dans la neige, dans l'épouvante de la tempête, les narines au vent, dévorant l'espace et semblant emportée de la même course vertigineuse que les éléments déchaînés.

La Mission de St-Trudon au Congo Belge
et l'Œuvre des Vieux Timbres
97 Millions de Timbres-poste oblitérés

A dix journées de marche de Loulouabourg, sur la rive droite du Loubi, s'est établie une mission religieuse. Placée sous le vocable de saint Trudon, elle s'est installée près du village de Motéba, dans le pays de Kazongo. Les 400 hectares de terrain qu'elle occupe lui furent concédés dès le mois de novembre 1893 par le gouvernement de l'État indépendant, et le R. P. Cambier, missionnaire éprouvé, avait été chargé de diriger les premiers travaux.

Favorablement accueilli d'abord par les indigènes, le P. Cambier eut la surprise, après une absence, de trouver totalement changées les bonnes intentions du chef local. Le Révérend Père paya d'audace, relança le chef jusque dans son repaire, lui reprocha son manque de parole et la destruction des premières cabanes élevées par la mission.

L'énergie du P. Cambier a produit bon effet : la petite colonie a pu se remettre à l'œuvre, élever quelques bâtisses en pisé et défricher plusieurs hectares.

En somme, les difficultés ont été là à peu près les mêmes que partout ailleurs, et nous n'aurions pas parlé de cette mission, si les ressources nécessaires à sa fondation n'avaient une provenance bien originale. Elles ont été fournies en effet par l'Œuvre des Vieux Timbres, fondée à Liège seulement depuis environ quatre ans, et qui s'étend aujourd'hui à la plupart des pays d'Europe.

Cette œuvre recueille, par l'intermédiaire de personnes de bonne volonté, tous les timbres oblitérés qu'elles peuvent se procurer. Le problème qu'on se pose aussitôt est de se demander ce que l'on peut bien tirer de ces timbres hors d'usage. On a dit que des timbres bleus de France on retirait l'indigo employé à leur teinture. Il serait malaisé de trouver un bénéfice quelconque dans une pareille opération. En réalité on tire parti des timbres recueillis de deux façons.

Après un tri préalable, les timbres rares ou curieux sont vendus aux collectionneurs, qui payent parfois assez cher certains exemplaires. Les autres timbres les plus communs sont utilisés de plusieurs façons, mais surtout à composer des tapisseries en mosaïque pour salons et salles à manger. Le goût de cette décoration étrange, où les timbres, groupés par nuances, dessinent des arabesques plus ou moins ingénieuses, s'est beaucoup répandu en Bavière et en Suisse et commence à pénétrer en Belgique et en Hollande. On cite même un particulier de Rotterdam à qui une fantaisie de ce genre serait revenue à la bagatelle de 100 000 francs.

Si l'on songe que l'œuvre a reçu déjà, en quatre ans, plus de 97 millions de timbres, on comprendra que l'accumulation de ces épargnes infinitésimales ait pu fournir l'argent nécessaire pour la fondation d'un poste avancé de civilisation au pays de Kazongo.

Baptême de Montagne

Lamartine, dans son poème de *Jocelyn*, avait placé « la grotte des Aigles » dans les Alpes du Dauphiné, au massif de Belledonne, « entre le cours de l'Isère et l'Italie, et à une demi-journée de marche de Grenoble ».

Un des quatre pics de Belledonne était demeuré jusqu'à l'année dernière inaccessible. Deux alpinistes émérites, MM. Thorant et Morel-Couprie, ont réussi à le gravir, et, fiers de leur victoire, ils ont donné à ce sommet (2 800 mètres) le nom de « pic Lamartine ».

Ce pic n'est séparé du Grand-Pic de Belledonne que par le col de la Balmette et un petit glacier. C'est une heureuse inspiration de lui avoir donné le nom du poète qui a si bien chanté les Alpes Dauphinoises.

Marius Bernard. — *Autour de la Méditerranée. Les côtes barbaresques. — D'Alger à Tanger*, 120 illustrations de A. Chapon. Paris, 1894. Laurens, gr. in-8, 388 pp.

Cet ouvrage n'est pas isolé, il fait partie d'un ensemble qu comprendra trois séries : les *Côtes barbaresques*, les *Côtes latines*, les *Côtes orientales*. — L'apparition du livre ici présent complète la première série dont deux parties étaient déjà publiées (De Tripoli à Tunis, 1892, et de Tunis à Alger, 1893).

L'auteur ne s'est pas borné à visiter le littoral. Outre les villes de la zone côtière comme Blidah, Milianah, Orléansville, Oran, Melilla, il a tenu à cœur de voir les centres de l'intérieur. C'est ainsi qu'à deux reprises il s'est enfoncé dans le Sahara Algérien, la première fois jusqu'à Laghouat et Gardaïa, la seconde jusqu'à Aïn-Sefra et Figuig.

Au Maroc, M. Bernard n'a pu visiter la côte entre Melilla et Ceuta, mais, parvenu à cette dernière ville, il a pénétré jusqu'à Fez et Mékinez. Chacune de ces villes est décrite avec un luxe de pittoresque et une intensité de couleur fort remarquables. Les descriptions sont relevées par des dessins originaux d'une grande élégance et qui se distinguent surtout par leur manière sobre et ferme.

Enfin, et c'est là un mérite dont les lecteurs de tout livre d'agrément reconnaîtront l'importance, l'impression et l'exécution matérielle dans son ensemble sont très soignées. Une carte permet de suivre commodément le voyage. Il faut y joindre plusieurs petites cartes de détail. En somme ce livre inspire l'envie de voir les beaux pays qu'il dépeint, et il figure avec honneur dans la littérature des pays barbaresques.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Fouilles Archéologiques en Grèce et dans l'Orient Hellénique

DEUXIÈME PARTIE : *Une Campagne de Fouilles*[1].

II

Embauchage des ouvriers. — Le travail des fouilles. — Levé du plan.

Tout d'abord, pour procéder au recrutement des ouvriers parmi les hommes disponibles du pays, il faut s'adresser au *démarque* ou maire. Celui-ci, on doit s'y attendre, choisit de préférence ses amis politiques; car une paie de 2 drachmes 50 par jour (même quand ces drachmes, comme à Syra en 1881, ne valent pas plus de 75 centimes) est une bonne aubaine pour des électeurs!

Il y a presse chez le démarque pour se faire inscrire! Puis viennent les réclamations : le démarque a des favoris; il a aussi des débiteurs, et il songe à rattraper son argent! Les difficultés redoublent quand la municipalité vient à changer dans l'intervalle de deux campagnes : le démarque déchu a l'expérience, la pratique, la tradition; faut-il lui retirer jusqu'au mince privilège de dresser la liste des ouvriers? Mais alors c'est tout le parti de l'opposition qui va passer sous nos ordres, et, dans le village, on nous signalera, sinon des repris de justice, du moins des déserteurs embauchés contre toutes les règles de la morale publique!

Nous avions pris le parti de ne pas intervenir dans ces affaires. Qui sait si les ouvriers que j'ai remarqués pour être les plus ardents au travail, les plus empressés autour de moi, ceux qui venaient parfois m'apporter le matin un beau fromage de chèvre ou un plat de *rizogalo*, n'étaient pas de ces coupables que le mal du pays avait ramenés dans les îles, des garnisons lointaines de Corfou ou de Lamia? Je n'ai pas approfondi la question, et, en faisant l'appel le lundi matin sur le champ de fouilles, je ne demandais à mes hommes que de se mettre courageusement à l'œuvre.

Après une semaine entière de travail, le grand caïque qui les avait amenés de Mykonos venait les rechercher au port, et le lendemain, après une nuit passée au village, revêtus de leurs plus beaux habits du dimanche, ils défilaient, pour la paie, dans la grande salle qui, chez M. Campanis, servait de salon, de salle à manger et de bureau. Mme Campanis elle-même réglait les comptes, en disant à chacun un mot d'amitié ou de reproche, pendant que M. Campanis, sur le port, continuait d'interminables discussions politiques!

L'embauchage des ouvriers s'effectue sans doute de différentes manières, suivant les localités; mais c'est pourtant aux autorités locales qu'on doit toujours pour cela s'en rapporter. Au contraire, une fois sur le terrain des fouilles, il faut être son maître : heureux lorsque, comme à Délos, on peut se guider tout à son aise d'après les indications qui se tirent de la configuration du sol et de la disposition visible des vestiges antiques!

Dans d'autres cas le terrain est limité par des plantations et des maisons. J'ai vu Paul Girard bien gêné à Samos, au milieu des vignes qui recouvrent l'emplacement du temple célèbre de Héra! Ailleurs les obstacles viennent soit des chapelles byzantines qui se dressent en foule sur les emplacements antiques, et qu'il faut respecter pour ne pas exciter la pieuse colère des populations, soit de la nature du terrain, qui ne permet pas facilement de rejeter les déblais sans couvrir d'autres ruines. Toutes ces difficultés contribuent à rendre plus poignant encore l'intérêt d'une campagne de fouilles : aucun coup de pioche n'a été encore donné, et déjà il a fallu prendre des mesures hardies ou ingénieuses, déployer tour à tour la ruse et l'énergie, pour préparer le travail, choisir le terrain, réunir les outils et les ouvriers.

DÉLOS. — LE SANCTUAIRE DES DIVINITÉS ÉTRANGÈRES.
(Fouilles de M. A. Hauvette, 1881.)

Enfin le chantier est en pleine activité : groupés quatre par quatre ou trois par trois suivant les besoins, une partie des ouvriers tient la pioche ou la pelle, pendant que d'autres transportent la terre dans des paniers; car il est rare qu'un sentier assez uni permette tout d'abord d'utiliser les brouettes. Alors commencent les trouvailles : tantôt c'est une assise profonde, qui détermine la direction d'un temple ou d'un portique; tantôt une stèle qui porte une inscription ou un bas-relief, tantôt un morceau d'architecture ou de sculpture.

Gare aux coups de pioche donnés au hasard! Les meilleurs ouvriers doivent être mis à cette besogne difficile. Encore arrive-t-il toujours des accidents! Mais les morceaux brisés sont aussitôt rapprochés les uns des autres, et ils subissent d'abord un nettoyage à grande eau. Alors apparaissent ou bien les lettres fines, gravées à la pointe dans le marbre d'une stèle, ou bien les plis à moitié effacés d'une longue tunique, ou les tresses régulières d'une chevelure! Plus rarement les têtes des statues ont résisté à la destruction; il s'en rencontre cependant, et c'est alors chez tous les ouvriers des éclats de joie, des réflexions naïves.

Je me rappelle toujours une amusante découverte que je fis un jour dans le sanctuaire de Délos consacré aux divinités étrangères. Nous venions de trouver une toute petite statue de Bacchus, d'un travail très médiocre, et les ouvriers, sans se rendre compte des proportions réduites de ce morceau, l'avaient tout de suite appelé τὸ παιδάκι, quelque chose comme *le gosse* ou *le marmot*. Quelques minutes après, le même ouvrier qui avait déterré la statuette amène sous son coup de pioche une quantité de petits objets, de forme ronde et d'aspect bleuâtre, qu'il fait aussitôt sauter dans sa main, en s'écriant (j'ai oublié les termes dont il se servait) : « Tiens! voilà maintenant les joujoux pour le moutard! » Je m'approchai, et je m'aperçus bien vite, en grattant la terre qui les enveloppait, que c'étaient des monnaies d'argent; il y en avait une quarantaine, et c'étaient de ces beaux tétradrachmes athéniens, de ces *chouettes*, qui eurent tant de crédit jadis dans tout le monde grec! Malgré l'innocence de mes paysans et leur honnêteté naturelle, je me félicitai de ne pas leur avoir révélé ce qu'ils avaient découvert.

Les fouilles terminées, le terrain déblayé, il s'agit de mettre en ordre les monuments ou les débris que leurs dimensions obligent à laisser en place. Ce travail peut se faire petit à petit, à mesure que les fouilles s'exécutent. Ce qu'il faut éviter seulement, c'est de paraître vouloir restaurer des édifices avec des morceaux qui certainement n'ont pas la même provenance; mais il est toujours bon de placer les fragments de statues ou les stèles dans une position stable, le plus possible à l'abri des coups, et en protégeant les inscriptions ou les moulures contre les intempéries.

Aussi bien les morceaux qui en valent la peine sont-ils aussitôt transportés dans une cabane en planches qui sert de musée provisoire.

(*A suivre.*) A. HAUVETTE.

1. Voir la 1re partie : *A Travers le Monde*, n° 2, 3 et 4, et la 2e partie : n° 8.

Les Missions Catholiques Françaises à Madagascar

L'influence des Missionnaires est grande dans les colonies et dans les pays récemment acquis à l'action européenne. Il ne nous appartient pas d'apprécier le rôle religieux et politique joué à Madagascar par les représentants des diverses confessions. Mais nous sommes heureux de pouvoir mettre sous les yeux de nos lecteurs des renseignements obligeamment communiqués par le R. P. Piolet sur les missions françaises à Madagascar.

Pour parler de l'œuvre entreprise là-bas, dès le XVII*e siècle, par des religieux français, pour dire ce que cette œuvre est devenue aujourd'hui, nul ne pouvait avoir plus d'autorité que le Père Piolet. Son apostolat l'a mis au courant de tout ce qui touche aux Hovas, et rien de la Grande Terre ne lui est étranger.*

Partout où est planté le drapeau de la France, ses missionnaires accourent pour aider à l'œuvre civilisatrice, pour instruire et tirer de leur sombre barbarie les divers peuples soumis à notre influence, pour relever leur niveau moral, pour en faire des chrétiens, et en même temps des sujets dévoués de notre pays. Et quand ils rencontrent aide et protection auprès des pouvoirs civils, lorsque l'accord se fait des deux parts, l'œuvre en devient plus féconde, les résultats plus durables, et l'action de la France s'en fait plus profondément sentir.

Nul n'ignore ce que les missionnaires méthodistes ont fait à Madagascar en faveur de l'influence anglaise. Il n'est peut-être pas inutile de rappeler ce qu'y ont tenté les missions françaises et les résultats auxquels elles étaient parvenues.

Quand Richelieu eut décidé de fonder des établissements dans la grande île africaine, des Lazaristes y furent envoyés avec les premières expéditions. Mais Pronis, le premier gouverneur de la nouvelle colonie, était un calviniste ardent qui contraria leur action. C'est ainsi qu'ils ne purent jamais être plus de deux. Pendant de longues années il n'y en eut même qu'un seul, et parfois aucun. Leur apostolat auprès des indigènes fut donc à peu près sans action. Ce simple fait démontre cette erreur historique, accréditée partout, que ce fut leur prosélytisme exagéré qui compromit nos établissements.

1. LA SORTIE DE L'ÉGLISE A AMBOHIBELOMA.
2. UNE VISITE DES PÈRES A MANTASOA, ANCIENNE PROPRIÉTÉ LABORDE.
Photographies du R. P. Piolet.

Tout fut abandonné en 1674. Il n'y avait à cette époque que quatre Lazaristes à Madagascar.

Nos missionnaires n'oublièrent cependant pas la grande île africaine. Sans parler de M. Monnet, qui la visita, de MM. Noinville de Glefier et Durocher, « préfets apostoliques de Madagascar » au XVIII*e* siècle, et de plusieurs autres, l'intrépide M. de Solages tentait, en 1832, de pénétrer jusqu'à la sanglante Ranavalona I*re*, à Tananarive ; mais il était, par son ordre, gardé à vue, dans une misérable case, à Andevorante, et y expirait bientôt de misère et de faim.

Son successeur, M. Dalmond, de la congrégation du Saint-Esprit, sur le conseil de M. Frédéric de Villèle, décide enfin les Jésuites de la province de Lyon à lui donner quelques Pères pour l'accompagner à Madagascar. Ce fut l'origine de la mission actuelle.

Mais que de luttes encore et que d'essais infructueux, que de morts, nombreuses et prématurées, avant de pouvoir pénétrer au centre de l'île, chez les

Hova, qui dès lors étaient déjà ce qu'ils sont aujourd'hui, les maîtres de fait de Madagascar !

Nous ne raconterons pas l'origine, les luttes, les épreuves, et trop souvent les insuccès des missions de Sainte-Marie, de Nossi-Bé, de Mayotte, de Baly et de Saint-Augustin. Mais il serait injuste de passer sous silence le premier voyage du Père Finaz à Tananarive.

C'était en 1855. Ce triumvirat de grands Français et aussi de grands chrétiens qui s'appelaient Laborde, Lambert, de Lastelle, avait su se maintenir à Madagascar par les services qu'il rendait à la sanglante Ranavalona, plus encore par ceux qu'elle en attendait. Ils trouvèrent moyen de faire monter sous un déguisement l'intrépide Jésuite jusqu'à la capitale et de l'y conserver pendant deux ans. Devenant tour à tour musicien, fabricant d'aérostats, ingénieur et mécanicien, auteur d'une petite locomotive « qui allait à reculons », inventeur d'une poudre blanche merveilleuse qu'il devait toujours perfectionner, le Père Finez n'était jamais à bout de ressources. Il vécut ainsi seul, sans relations avec ses frères de Bourbon, dans l'isolement le plus complet, et toujours en danger d'être reconnu, jusqu'à ce qu'enfin le Dr Milhet-Fontarabie, appelé à Tananarive pour faire l'opération de la rhinoplastie au frère du premier ministre Rainijohary, lui amena deux compagnons, les Pères Jonas et Weber, devenus pour l'occasion deux aides-médecins.

UNE PRINCESSE CATHOLIQUE DE SANG ROYAL.

On manœuvra même assez habilement pour que le Père Weber fût supplié de rentrer afin de continuer ses soins au malade. Ils étaient donc deux désormais, mais inconnus à tout le monde, obligés de se cacher, contraints d'épier un moment moins défavorable pour se mettre à l'œuvre.

En attendant, ils jouaient leur vie. La moindre indiscrétion ou la moindre maladresse les eût infailliblement perdus. Tout le monde a justement admiré le colonel de Beylié allant, vers la fin de 1893, au risque d'être massacré, relever la route que suivra le corps expéditionnaire. Les Pères Finez, Jouas, Weber étaient-ils moins braves que le colonel et les autres officiers qui ont, au prix des mêmes périls, achevé son œuvre? Soldats d'une autre cause, ils l'ont servie aussi virilement.

Ils furent chassés en 1857. Mais ils avaient reconnu le terrain, ils avaient appris la langue, ils s'étaient fait connaître des habitants, surtout ils avaient gagné le cœur du prince Rakoko, l'élève et l'ami de M. Laborde. Le premier acte du jeune roi, quand il monta sur le trône, quatre ans plus tard, fut de leur ouvrir toutes grandes les portes de son empire.

Fondée en 1861, la mission de Tananarive se développa d'abord rapidement. Mais, Radama assassiné et le parti français vaincu, la mission, considérée à juste titre comme l'auxiliaire de l'influence française, se vit aussitôt en butte à toutes les suspicions, à toutes les tracasseries, à toutes les persécutions de la part d'un gouvernement qui ne voulait cependant pas la détruire complètement, afin de se réserver à l'occasion un point d'appui contre l'Angleterre si son ingérence devenait incommode.

Elle eut beaucoup à souffrir, mais elle ne recula point et elle continua à sa manière l'œuvre de M. Laborde[1], en luttant, en se dévouant, en gagnant peu à peu du terrain. Certes il y eut de rudes moments à passer, de terribles crises à traverser, surtout au commencement du règne de Rasoherina, ou après la guerre franco-allemande, ou plus encore depuis 1878 jusqu'à la guerre de 1883.

Pendant tout ce temps, en France on ne songea guère à elle, et on ne lui prodigua ni les secours ni les encouragements. Si une clause fut insérée en sa faveur dans le traité de 1868, on n'en exigea jamais l'observation; si M. Laborde, redevenu consul après le départ de M. Garnier, lui fut toujours généreusement dévoué, sa voix ne trouvait guère d'écho aux Tuileries; si Napoléon III lui accorda sur sa cassette un secours de 20 000 fr. en faveur de ses écoles, cette allocation fut diminuée de moitié en 1871, et totalement supprimée en 1872.

Malgré tout, la mission avait prospéré et, dans l'espace de vingt ans, fait de remarquables progrès.

Dans ses deux centres principaux, à Tananarive et à Fianarantsoa, elle comptait 80 000 chrétiens.

20 000 élèves étaient répartis dans plus de 400 écoles, où enseignaient 530 instituteurs ou institutrices; plus de 250 postes avaient été créés.

Elle avait établi une imprimerie pour ses livres, et fondé une petite revue hebdomadaire : le *Re-aka* ou « Convention », pour faire connaître et défendre ses œuvres.

C'étaient sûrement de beaux résultats.

L'exil des Pères pendant les trois années que dura la guerre arrêta cet essor; mais leurs élèves leur restèrent fidèles.

Depuis, sous l'administration de Mgr Cazet, un des vétérans de la mission, nommé précisément alors vicaire apostolique de Madagascar, on a relevé les anciennes ruines, repris les anciennes œuvres et donné à toutes une nouvelle impulsion.

Sans parler des dispensaires, des ateliers, des deux léproseries de l'Imerina et de Fianarantsoa, des diverses écoles normales, l'ancienne revue a été reprise; un petit collège a été établi à Ambohipo pour préparer des catéchistes et des interprètes, et donner aux enfants les plus intelligents une éducation plus complète et plus soignée.

Un observatoire a été fondé à Ambohidempona, et confié aux soins du Père Colin, qui le dirige avec une compétence qui n'a d'égale que son inaltérable

1. Voir dans le numéro précédent, 2 mars, l'article que nous avons consacré à M. Laborde.

bienveillance et sa modestie. Il a fixé déjà d'une manière définitive les coordonnées de Tananarive et l'altitude exacte de son observatoire, par une série de triangulations et d'observations qui lui ont permis de relever en même temps la route de Tamatave et de déterminer tous les endroits intermédiaires. La science ne lui faisait pas oublier l'art : un orchestre d'indigènes formé par lui accompagnait la messe à la cathédrale.

Un autre savant, officier d'Académie comme le Père Colin, le Père Roblet, a consacré sa vie à la cartographie de Madagascar. Tout le monde connaît sa carte de Madagascar à 1/1 000 000, qui lui a valu quatre médailles, dont une médaille d'or à l'Exposition de 1889. Depuis il a relevé toute l'Imerina et préparé une carte de 1/100 000, que M. Grandidier éditera avec lui.

Ces œuvres sont connues. Une autre est généralement ignorée que je mets de pair avec les précédentes. Un chercheur s'il en fut, qui connaissait admirablement et le malgache et Madagascar, le Père Callet, passa sa vie à recueillir sur le pays, sur son origine, son histoire, ses mœurs, sa religion, etc., toutes les traditions des indigènes. Il les réunit et les publia en trois volumes imprimés à la mission. Malheureusement cette œuvre, écrite en malgache, est presque introuvable aujourd'hui parce que le premier ministre hova la fit saisir et détruire aussitôt qu'il en connut l'existence. Ne serait-ce pas rendre service à la science que de traduire et d'imprimer cet ouvrage, d'autant plus précieux qu'il est unique.

L'ORPHÉON DU P. COLLIN.
Photographie du R. P. Piolet.

Avant les derniers événements, la mission était en pleine prospérité. Quelques années d'une liberté relative lui avaient permis de s'étendre, de se faire accepter, de prendre de plus en plus racine dans le pays. Le missionnaire catholique pouvait aller partout, et partout on commençait à avoir confiance en lui.

« En règle générale il ne revient pas dans sa patrie[1] »; sa famille, ce sont les néophytes et les enfants de son école; logé à peu près comme l'un d'eux, à peine mieux nourri, au courant de tous leurs besoins, de leurs joies et de leurs peines, sans cesse à leur service et toujours prêt à se dépenser; ne demandant jamais rien, ne pressurant pas les pauvres et n'imposant pas de corvée, donnant au contraire tout ce qu'il a et tout ce qu'il peut obtenir, les indigènes finissent bien par voir que le missionnaire n'est là ni par intérêt, ni par plaisir, mais uniquement pour faire du bien. Et alors même qu'ils ne saisissent pas les mobiles de sa conduite, ils n'en sont pas moins frappés et lui laissent prendre parmi eux une grande autorité morale.

En 1894, à Fianarantsoa par exemple, lors de l'inscription pour les écoles, la mission catholique seule comptait plus d'élèves que toutes les autres réunies, et c'est avec empressement que les tribus du sud ont accueilli les missionnaires que l'on venait d'y envoyer.

A l'heure actuelle, la mission de Madagascar se compose de 116 Français, dont 51 prêtres et leur évêque, Mgr Cazet, 18 frères coadjuteurs, chefs d'ateliers, constructeurs, etc., 16 frères des Écoles chétiennes et 27 sœurs de Saint-Joseph de Cluny qui dirigent les écoles de Tananarive, Fianarantsoa et Tamatave. A cet état-major français se joignent 641 instituteurs ou institutrices indigènes. 600 écoles primaires et 7 écoles normales reçoivent 26 739 élèves. 83 églises, 277 chapelles, 443 postes existent déjà et donnent l'instruction religieuse à 136 175 néophytes.

Les quatre centres principaux de la mission sont, par ordre d'importance : Tananarive, et l'Imerina qui en ressortit ; Fianarantsoa et le Betsiléo ; Tamatave ; Fort-Dauphin.

Et pourtant, de l'aveu même des directeurs, deux choses essentielles font défaut ou plutôt sont insuffisantes : les hommes et l'argent. En Imerina, au lieu de vingt-cinq missionnaires il en faudrait deux cent cinquante ; dans l'île entière il en faudrait cinq cents, et des subsides proportionnels seraient nécessaires.

Malgré tout, l'œuvre avait pris un développement considérable.

Et tout cela vient d'être abandonné. La mission n'est absolument pour rien dans les dernières difficultés, mais par patriotisme, et toujours d'accord avec la Résidence française, elle n'a pas hésité à la suivre, alors que celle-ci a dû quitter Tananarive. Sans doute on se souviendra de ce sacrifice lorsque l'heure viendra de relever les ruines, inévitables pendant cet abandon.

Un simple souvenir pour terminer. A la fin de l'année dernière, on sait combien M. Ranchot et les hommes qui l'accompagnaient eurent à souffrir pour aller de Tananarive à Majunga, et comment on refusa de les recevoir partout, de leur vendre aucune nourriture. Seuls quelques villages firent exception, ceux où il y avait une mission catholique française.

1. Rapport de sir Gore Jones.

Sakalaves et Hovas

Ce qu'on mange à Madagascar

Les éléments qui peuvent servir à la nourriture des Européens sont assez variés à Madagascar, près des centres importants bien entendu, car dans certaines régions il est parfois difficile de se procurer les vivres indispensables.

Mais on a déjà acclimaté quelques arbres fruitiers, quelques légumes de nos contrées à Tananarive, à Fort-Dauphin, par exemple. Les indigènes cultivent des choux, des carottes, de la salade ; mais c'est pour les vendre aux *vazahas* (étrangers), car eux-mêmes en font encore peu de cas. Ils n'apprécient pas non plus le froment et l'avoine, et ce n'est guère qu'à Tananarive qu'on peut se procurer du pain.

Comme viande de boucherie on a le bœuf à bosse (*Bos zebu*), dont la chair n'est pas de fort bonne qualité. Les indigènes la découpent en lanières qu'ils font sécher, et ainsi boucanée, elle forme un aliment peu agréable sans doute, mais d'une conservation facile.

On trouve aussi des moutons à large queue graisseuse, mais leur viande a un goût assez accentué. Les chèvres sont peu nombreuses. Quant aux porcs, le Hova en fait le plus grand cas et leur laisse le haut du pavé dans son village, tandis que d'autres tribus, comme les Sakalaves ou les musulmans de la côte ouest, les ont en horreur.

La volaille est commune ; les poules surtout abondent, et c'est le cadeau le plus souvent offert au voyageur. Il est vrai que ce n'est pas un présent ruineux, puisque, dans l'intérieur de l'île, la valeur moyenne d'une poule est de quatre sous de notre monnaie. Le canard se rencontre également dans les basses-cours malgaches.

Le poisson sec ou fumé figure pour une part importante dans la nourriture des indigènes. Mais ce qui en fait le fond, c'est le riz. La photographie que nous reproduisons nous montre une esclave en train de piler le riz dans un mortier pour le décortiquer, tandis qu'une autre apporte de l'eau. Dans des marmites de terre ou de fonte, le riz est bouilli et mangé tel quel. Quelquefois il y est joint un peu de miel, quelques morceaux de bœuf.

Les Malgaches consomment aussi beaucoup de manioc, et sur les routes fréquentées, comme celle de Tananarive à Tamatave, des marchands le font bouillir et en vendent des portions aux porteurs qui passent.

En plus du riz et du manioc, l'indigène cultive les patates, quelques fèves, un peu de maïs. La pomme de terre, d'introduction récente, a été accueillie avec quelque faveur et vient facilement.

Il y a des arbres à fruits d'espèces assez nombreuses : bananiers, goyaviers, néfliers du Japon, manguiers, citronniers, orangers, dont la pulpe est quelquefois si épaisse que la partie comestible disparaît à peu près. Le *sakoa* donne des fruits mangeables, d'une saveur acidulée. Le *voavotoka* (*Brehon spinosa*) produit des fruits arrondis, à l'écorce résistante, et les Malgaches font cas de sa pulpe. Au besoin même, en route, en cas de disette, ils mangent des baies de cactus.

FEMME PILANT DU RIZ.

Les colons européens et quelques propriétaires indigènes commencent à cultiver la canne à sucre et le caféier.

On a peut-être exagéré en parlant du goût des Malgaches pour certaines nourritures qui répugnent même à notre imagination. C'est un fait avéré cependant que, dans certaines contrées au moins, la sauterelle épluchée, cuite à l'étuvée, séchée, puis grillée ou frite, est un mets fort apprécié.

Nous parlons, bien entendu, de la masse du peuple. Les fonctionnaires ayant des prétentions à la civilisation essayent de se hausser à nos idées culinaires, quitte à offrir avant le repas de l'eau additionnée d'anisette, à servir pêle-mêle les vins variés, y compris le champagne d'exportation, et à donner au dessert ce que nous considérons comme apéritif : de l'absinthe, du bitter ou de l'amer Picon.

TYPES DE MAJUNGA.

Du Tonkin en Chine

La Navigabilité du Fleuve Rouge

Le lieutenant de vaisseau ESCANDE *a réussi le premier à remonter le Fleuve Rouge jusqu'à la frontière de Chine et il a démontré que cette voie, réputée impraticable, pouvait devenir aisément accessible au commerce. On lira avec intérêt le résumé de ce difficile voyage, d'après le récit même fait tout récemment à la Société de Géographie par le lieutenant Escande lui-même.*

LES ouvriers de la première heure au Tonkin, comme Doudart de Lagrée, Garnier et Dupuis, avaient insisté sur l'intérêt commercial de la navigabilité du Fleuve Rouge.

Tant que le Tonkin ne fut pas pacifié, et les mandarins chassés, on ne put songer à utiliser cette voie de pénétration vers le Yun-Nan et le Kouang-Si. En outre, le fleuve lui-même opposait de sérieux obstacles. Dans son cours inférieur, l'eau s'étale sur les sables et n'atteint guère que 0 m. 40 aux basses eaux. Dans le cours supérieur, en amont de Hang-Hoa, ce sont des rapides, que la perte du bateau de Francis Garnier a fait dès longtemps réputer très dangereux et qui semblaient défier la navigation. En outre, dans cette partie du Tonkin règne encore la piraterie, dont la principale raison d'être est la rançon que paient les jonques qui font aujourd'hui très lentement le transit du Yun-Nan à la côte.

JONQUES ET SAMPANS SUR LE FLEUVE ROUGE.

Plusieurs essais furent tentés sans succès pour remonter le Fleuve Rouge. Enfin, aux mois de mars à mai 1893, le lieutenant de vaisseau Escande, à bord du *Moulun*, canonnière montée par 50 hommes (33 Européens, 17 Annamites), accomplit heureusement cet exploit, et parvint jusqu'à l'extrême frontière chinoise, à 50 kilomètres au nord de Lao-Kay. Le voyage se termina au moment des crues. Le lieutenant Escande n'avait voulu l'entreprendre qu'à l'instant des plus basses eaux, pour que l'expérience fût plus concluante.

Tout ne se passa point d'ailleurs sans péripéties. Aux premiers rapides en amont de Yen-Bay, le navire toucha sur un rocher qui le creva. Il fallut travailler plus de 12 heures à le décharger, pour que les eaux pussent le soulever; ensuite on fit machine en arrière, de façon à l'échouer sur un banc de sable voisin. Il y resta 8 jours. M. Escande le fit réparer au moyen de plaques de tôle, dernières épaves du bateau de F. Garnier, recueillies par lui peu auparavant. Du ciment amené d'une localité voisine assura la parfaite étanchéité, et c'est grâce à cette réparation provisoire que le *Moulun* acheva la campagne.

Dès lors, M. Escande, sur la baleinière de son bateau, étudia avec soin tous les rapides, effectuant lui-même les sondages, et déterminant la carte des fonds, des pointements rocheux et des bancs de sable.

Rien de plus émouvant que le récit de la traversée de plusieurs de ces rapides, « moments où les quarts d'heure vous semblent des siècles » selon l'auteur, où la machine de la canonnière lancée à toute vapeur brûle son maximum de charbon; où tout l'équipage, anxieux, manœuvre l'œil fixé sur son chef, qui commande par signes, parce que la voix n'est pas assez prompte. Tel le passage du grand rapide qui précède Toc-Haï (il a 1 800 mètres de longueur). Il fallait que la canonnière marchât à son maximum de pression pendant un quart d'heure au moins, et M. Escande craignait que les charbons maigres du Tonkin, dont sa soute était pourvue, ne lui permissent pas un tel effort.

Il ne donna donc d'abord que les 9/10 de la vitesse maxima. Un instant le *Moulun* stoppa au milieu des rapides, et parut vaincu par le courant; puis il parvint à avancer de quelques centimètres; enfin le mouvement s'accélera. Bientôt il arrivait dans les eaux calmes qui précèdent toujours les rapides, et le poste de Toc-Haï apparaissait à leurs regards. Le passage si redouté était franchi. C'était là que s'était arrêté le dernier officier qui avait tenté l'entreprise.

Dans les derniers moments du voyage, après le 20 mai, la chaleur devint intolérable. Il était impossible de se ravitailler, les vivres frais pourrissant immédiatement. Il fallait donc vivre de salaisons. Aussi M. Escande et ses hommes étaient-ils exténués en arrivant à Lao-Kay, où, comme bien on pense, ils furent reçus avec les marques du plus vif enthousiasme. *Tous* les Annamites de l'équipage étaient hors de service, 4 Européens seulement étaient solides. M. Escande lui-même, à peine arrivé, menaçait d'être emporté par une insolation datant de la veille de son entrée à Lao-Kay.

Aussitôt arrivé aux confins du Yun-Nan, M. Escande reçut la visite du grand mandarin de Man-Hao, la première grande ville chinoise de l'amont. Avec ce fonctionnaire se trouvaient dix négociants chinois, qui voulaient des détails sur cette chose inouïe : la montée du Fleuve Rouge par un navire à vapeur. Ils demandèrent à M. Escande « combien de milliers de coulis il avait employés pour hisser son navire au delà des rapides ». Ils lui assurèrent que si la navigation du fleuve arrivait à s'établir, ce ne serait pas 10 000 tonnes de marchandises chinoises qui transiteraient par cette voie, mais

des centaines de milliers de tonnes ; de la côte monteraient en revanche d'énormes cargaisons de sel.

M. Escande s'assura, quelques jours après son arrivée à Lao-Kay, que le fleuve était navigable jusqu'à l'extrême frontière chinoise. Il eut le plaisir de voir le drapeau français flotter sur une canonnière, en face des drapeaux des forts chinois du Yun-Nan, qu'on apercevait au loin, et qui seraient dans un tel état de délabrement que les Chinois eux-mêmes en seraient honteux : de là l'interdiction de les visiter.

C'était le 1er mai. Mais comme il avait fallu étudier les rapides avant de s'y engager, réparer des avaries, etc., le voyage ne s'était pas accompli dans les conditions de vitesse qu'on pouvait espérer de réaliser. Le voyage fut concluant.

Les jonques, péniblement hissées le long des rives au moyen de perches, mettent environ 4 mois pour opérer la montée de la mer à la frontière. Le lieutenant Escande accomplit ce trajet en 13 jours, du 24 septembre 1893 au 8 octobre. Il apportait une *opinion nouvelle* sur la nature des rapides. Ces rapides passaient pour plus dangereux qu'ils ne le sont, à cause des conditions spéciales de leur formation. Ils se forment aux tournants du fleuve. Là sont d'ordinaire des barres rocheuses, autour desquelles les eaux se précipitent avec furie et à grand bruit et amoncellent les galets. Ces amas de pierres sont le principal danger.

Les améliorations à faire sont donc de dégager les passes des rapides; le fleuve, n'étant plus étranglé, coulera plus modérément. M. Escande dit qu'il faut se garder de faire disparaître les barres rocheuses, qui constituent autant de biefs favorables à la retenue des eaux au moment de l'étiage, et, par suite, sont des auxiliaires forcés de la navigation.

Deux rapides déjà ont été dégagés (février 1894). Mais les travaux commencent à peine. Cependant un service à vapeur régulier hebdomadaire a été établi de Hanoï à Lao-Kay. Les bateaux sont construits sur le modèle du *Moulun*. Malheureusement le premier qui fit le voyage, par suite d'une fausse manœuvre s'est échoué et l'est resté quatre mois. Néanmoins le Fleuve Rouge, moyennant quelques améliorations nécessaires, est reconnu navigable dans son *cours supérieur*.

Pour obvier à l'inconvénient de l'*ensablement*, dans le *cours inférieur*, M. Escande a expérimenté un moyen très simple, emprunté aux Annamites, et qui donne de bons résultats. On plante des fagots de roseaux dans le sable. Le long de ces fagots s'établit un courant qui creuse un chenal dans le sable étalé, et la profondeur de 0 m. 40 descend à 1 m. 30 ou 1 m. 50.

Ainsi une voie de commerce régulière peut s'établir, par bateaux à vapeur, de Haï-Phong à Man-Hao. Grâce à cette voie, la piraterie, qui ne vit pas d'autre chose que du rançonnement des jonques, disparaîtra d'elle-même, quand la prospérité et la vie auront gagné les régions du haut fleuve. En outre, on vient de découvrir des mines de houilles grasses vers Lao-Kay, beaucoup plus favorables à la navigation à vapeur que les houilles maigres, d'un usage ingrat, échelonnées sur la côte, de Tourane à Kebao.

Enfin, et ce point est important, la navigation à vapeur ne pourra que favoriser l'émigration vers le haut fleuve des Annamites, population paisible, aisée à administrer grâce à la nature de sa propre organisation sociale, mais qui étouffe dans le Delta. Déjà de petites colonies quittent la plaine, et s'établissent sur le fleuve, dans des maisons-radeaux très originales, vers Yen-Bay notamment. Ces habitations fluviales sont le premier stade de la colonisation des Jaunes, lorsqu'ils s'en vont dans un pays mal connu. Ensuite ils nouent des relations alentour, étudient la valeur du sol et les dispositions des habitants, et finissent par s'établir.

Une autre conséquence s'entrevoit dès maintenant. Le Yun-Nan, très maltraité par la Chine à la suite de l'insurrection de 1872, tient au Céleste Empire par un lien assez lâche. Rien ne sera plus propre à le rapprocher de nous, à nouer des relations puissantes d'amitié, que d'en faire, par le Fleuve Rouge, notre tributaire économique, que d'y porter la richesse et l'aisance. Or cette voie nouvelle — un négociant français, M. Marty, en a déjà fait l'expérience — est à la fois plus rapide et plus économique que celle de Canton pour aller au Kouang-si et au Yun-Nan.

Rempli de confiance par ce beau succès, M. Escande a conçu une espérance, un rêve peut-être, mais un rêve séduisant. « Grâce à des lignes de navigation régulières, puis à un chemin de fer, la France pourra faire du Tonkin une colonie qui la dédommagera de l'Empire de l'Inde qu'elle a perdu. »

Expédition Américaine au Grœnland

A la recherche de deux Naturalistes Suédois

On annonce d'Ottawa qu'une expédition serait sur le point d'être organisée aux États-Unis par la *Geological Survey*, pour aller à la recherche de deux naturalistes suédois. Elle serait dirigée vers la terre d'Ellesmere et aurait à sa tête B. Tyrrell, de la *Canadian Geological Survey*, qui vient de revenir récemment d'un voyage dans le nord du Canada.

Les deux naturalistes suédois dont il s'agit sont évidemment MM. Kallstenius et Björling. Or on a déjà trouvé les épaves de leur bateau, le *Ripple*, et une lettre de Björling, ancienne de deux ans. L'expédition auxiliaire du *Falcon*, allant ravitailler le lieutenant Peary, a trouvé aussi divers objets provenant des voyageurs perdus : un carnet d'observations de Kallstenius, des mouchoirs marqués J. A. B., enfin un squelette. Quoiqu'on n'ait aucune preuve de la mort des deux jeunes explorateurs, il semble malheureusement que leur sort ne puisse plus faire grand doute ; aussi n'accueillons-nous l'information d'Ottawa qu'avec quelque réserve, tout en reconnaissant la pensée généreuse qui inspirerait cette expédition.

Du Havre à Nice par gros Temps

Le Yacht-Goélette « Sainte-Andrée »

Le 19 décembre dernier, le yacht *Sainte-Andrée*, à M. Chauchard, s'amarrait au quai de Nice après une traversée de cinquante jours, des plus pénibles.

Ce yacht est de modestes dimensions : c'est une goélette de 83 tonneaux.

Le 31 octobre il quittait le Havre pour se rendre en Méditerranée. Au départ le temps était calme. Dès 9 heures du soir la brise fraîchissait et on amenait les flèches. Quelque temps après on prenait deux ris partout. Vers 4 heures du matin le beaupré craquait, on mettait à la cape. La mer grossissait, il survenait un fort coup de vent du sud et le yacht se réfugiait en rade de Cherbourg.

Trois jours après il repartait, mais presque aussitôt le temps redevenait mauvais, avec de rares accalmies. Presque constamment à la cape ou sous voilure réduite, la route se poursuit péniblement. Le 8 novembre, on passe à 10 milles du feu d'Ouessant.

LA GOÉLETTE « SAINTE-ANDRÉE » A M. CHAUCHARD. — AVANT LA BOURRASQUE. —

Le lendemain, le surlendemain, la mer était très grosse. A 9 heures du soir, le 10, la voile de cape à deux ris est défoncée. Le 11, la misaine risquait de se déchirer, et l'on enverguait un foc sur le grand mât.

La nuit et la journée du 12 novembre furent terribles. La tempête soufflait du nord-ouest. La mer était démontée. Rien de plus significatif dans sa simplicité que le journal de bord : « Le navire fatigue. A 5 heures, mis à la mer la vergue de fortune lestée d'une gueuse, et deux chaises, le tout frappé sur la remorque passée dans l'écubier de bâbord. A 9 heures, la violence du vent augmente, et la remorque va casser. Mis le foc n° 2 à la mer sur deux maillons de chaîne passés dans l'écubier tribord. Reçu un coup de mer sans avaries. A 10 heures, un fort coup de mer a engagé le navire et le lest a ripé sous le vent. Fait le travail nécessaire pour redresser le navire. A 11 heures, le lest a encore ripé ; redressé le navire de nouveau. Tout l'équipage est au travail depuis minuit. Le navire fatigue. »

Enfin le vent mollit un peu ; le yacht put reprendre sa route, et le lendemain matin on remit de l'ordre à bord. Ce ne fut qu'un répit. Pendant quatre jours, avec des alternatives de temps maniable et de grains, la *Sainte-Andrée* avança dans le sud-sud-ouest.

Le 17 novembre on reconnaissait le cap Ortegal, mais un coup de vent du sud, une mer énorme, arrêtaient la marche. Ce ne fut que deux jours après que le cap Finisterre put être doublé. Le lendemain fut une bonne journée. Le yacht fit 117 milles. Mais le 21 il fallut encore aviser. On passait près du cap Rocca. Le navire fatiguait et faisait de l'eau.

Le jour suivant, le cap Saint-Vincent fut péniblement doublé. Le 26 la *Sainte-Andrée* mouillait en rade de Cadix ; on calfatait son avant qui avait souffert, et l'on embarquait des vivres. Le 28 le yacht appareillait par beau temps.

Huit heures après s'élevait une furieuse tempête du sud-est. La grand'voile se déchirait au point d'écoute. Le yacht rentrait le lendemain en rade de Cadix, faisant eau, et pendant quatre jours essuyait à l'ancre une terrible bourrasque.

Il repartit le 6 décembre, après avoir réparé sa voilure, et cette fois le temps lui fut plus clément. Il approchait du terme de son voyage lorsque, le 15, s'éleva un coup de mistral. Il fallut reprendre la cape. Le lendemain, le temps était exécrable. La voile de cape fut défoncée. Puis ce fut la voile de misaine qui se déchira au point d'écoute. Le navire faisait beaucoup d'eau.

Enfin cette rude traversée eut un terme. Dans la nuit du 19 décembre la *Sainte-Andrée* arrivait devant Nice.

La goélette avait bravement supporté, sans que sa coque eût souffert, les assauts réitérés de la tourmente. Ses voiles étaient usées ou défoncées.

M. Chauchard était à bord de son yacht pendant ce voyage accidenté. Bien qu'il n'en soit pas à ses débuts, il peut se flatter d'avoir fait là une rude expérience des choses de la mer.

Snaffie. — *Gun, Rifle and Hound in East and West.* — **Colonel Pollok.** — *Incidents of Foreign Sport and Travel.* — London : Chapman and Hall. — 1894, in-8, reliés toile.

Voici deux livres qui, pour les amateurs d'exploits cynégétiques, présentent un intérêt intense. Ils sont nés de souvenirs personnels, ce qui les rend d'autant plus vivants. Mais celui de « Snaffie » ne se borne pas à nous raconter des chasses en pays exotique : il nous transporte aussi en Angleterre, en Allemagne, en Écosse. Pourtant il est peu de récits aussi passionnants.

Le colonel Pollok ne donne pas son ouvrage, à l'exemple de Snaffie, comme « les confessions d'un tireur ». Il veut plus et mieux. Il désirerait en faire un guide, une sorte d'abécédaire à l'usage des apprentis chasseurs.

Les chasseurs inexpérimentés sont téméraires et peu endurants : ils peuvent apprendre par ces récits qu'on doit, pour remporter des triomphes, avoir beaucoup de prudence et de patience

Ils ne sauraient d'ailleurs choisir un meilleur maître que le colonel Pollok, qui, dès l'âge de six ans, s'essayait déjà à ce sport dont il fit la passion de sa vie ; qui passa vingt et un ans dans les meilleurs territoires de chasse du monde, avec des moyens d'action et des ressources uniques.

Aussi tous les genres de chasses défilent-ils devant le lecteur à la fois séduit et effrayé : le tigre, le rhinocéros, l'éléphant, le buffle de l'Inde, l'ours, la panthère, le cerf, le chien sauvage M. Pollok a tout tenté, tout connu.

Rien ne montre mieux que cette lecture comme dans l'Inde la présence d'un ou plusieurs fauves redoutables suffit à faire le désert dans toute une région. Le colonel Pollok, en débarrassant des cantons dès longtemps maudits de leurs redoutables hôtes, y ramenait le mouvement et la vie. De quelques-unes de ses chasses (voir notamment celle où il détruit tout un gîte de panthères) dépendaient les conditions d'habitat de vastes espaces.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Fouilles Archéologiques en Grèce et dans l'Orient Hellénique

DEUXIÈME PARTIE : *Une Campagne de Fouilles*[1].

III

Levé du plan.
Copie et estampage des inscriptions.
Photographie. — Moulage.

LORSQUE les monuments ou débris dégagés par les fouilles ont été réunis dans la cabane ou maison qui sert de musée provisoire, le travail de l'archéologue commence : il les copie, les dessine, les estampe ou les photographie.

Ces quatre opérations, jointes au levé du plan des fouilles, constituent l'ensemble des devoirs que l'archéologue doit accomplir sur place, avant de quitter son terrain pour préparer la publication des monuments découverts.

Le levé du plan doit être fait par un ingénieur ou un architecte, à l'aide d'instruments spéciaux, que nous n'avons pas à décrire ici. Mais, en l'absence de l'un ou de l'autre de ces auxiliaires, l'archéologue doit noter, en aussi grand nombre que possible, les données qui peuvent servir à l'établissement du plan : direction des édifices, observée avec la boussole; longueur, hauteur, épaisseur de tous les morceaux en place; distance qui sépare ces morceaux les uns des autres, différences de niveau, etc.

Ces indications pourront suffire tant qu'il s'agira seulement d'exposer au public savant le résultat des fouilles. Pour entreprendre une restauration proprement dite, on ne saurait trop recommander aux architectes d'appuyer leurs hypothèses sur des données aussi exactes, aussi scientifiques que possible.

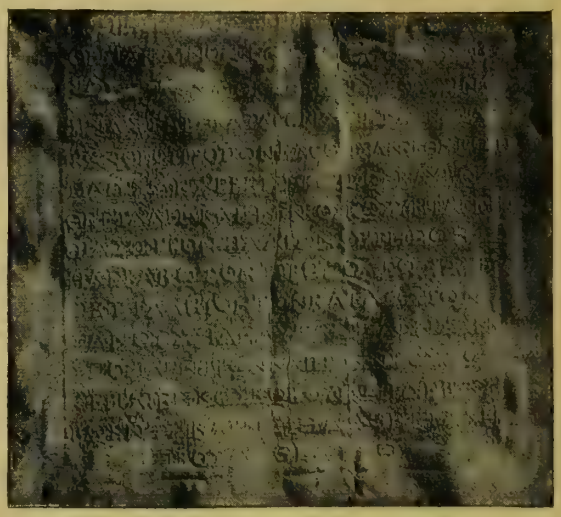
Le travail qui incombe en propre à tout archéologue qui dirige des fouilles consiste à copier les inscriptions et à prendre des croquis, partiels ou complets, de tous les morceaux de sculpture ou d'architecture. Le travail mécanique de l'estampage et de la photographie vient après, et peut être fait par un profane.

La copie d'une inscription sur l'original réserve des surprises : l'apparition des lettres sur le marbre varie extraordinairement suivant l'éclairage. Il faut donc tourner la pierre en tous sens si elle est mobile; ou attendre, dans le cas contraire, que la lumière tourne. Certaines inscriptions, gravées en gros caractères, sont lisibles à toute heure du jour; d'autres se déchiffrent avec peine et exigent des lectures réitérées.

1. Voir la 1re partie : *A Travers le Monde*, nos 2, 3 et 4, et la 2e partie : nos 8 et 9.

L'estampage corrigera les erreurs grossières qui auront pu échapper; mais une bonne copie relèvera ordinairement des traits délicats que le papier ou la photographie ne donne pas.

Quant aux dessins ou croquis, même faits par la main peu expérimentée d'un archéologue, ils devront toujours être utilisés pour une restauration, à cause de tel ou tel détail qui peut disparaître dans l'image photographique.



ESTAMPAGE D'UNE INSCRIPTION GRECQUE.
(D'après une héliogravure publiée dans la *Revue des Études Grecques*, 1890.)

L'estampage est le procédé qui consiste à prendre avec du papier une empreinte durable des inscriptions. On l'applique aussi, mais avec moins de succès, aux morceaux de sculpture ou d'architecture qui offrent un faible relief. Mais pour les inscriptions le procédé est si parfait, qu'il n'est pas de copie, faite dans les conditions les plus favorables, qui doive dispenser de prendre en même temps un estampage.

Il suffit d'avoir à sa disposition des feuilles de papier à dessin ordinaire *non collé*, une brosse dite *à argenterie*, pourvue d'un manche, une éponge et de l'eau.

On commence par laver la surface de l'inscription, en ayant soin de nettoyer autant que possible l'intérieur des lettres, pour qu'elles ressortent en relief sur l'estampage. On applique ensuite le papier sur la pierre, et on le mouille avec l'éponge imbibée d'eau; puis, en commençant par en haut, on frappe assez fortement avec la brosse, plusieurs fois aux mêmes endroits; les bulles d'air, s'il en est resté sous le papier mouillé, disparaissent petit à petit à mesure qu'on frappe, et les crins de la brosse, en pénétrant dans les trous des lettres, donnent insensiblement au papier l'aspect exact de l'inscription elle-même. On revient à plusieurs reprises avec la brosse sur les endroits qui semblent le plus effacés, et l'on continue ainsi, aussi longtemps qu'il n'y a pas à craindre de déchirer le papier. Quand on a fini, on laisse sécher l'estampage sur la pierre, ou, si l'on est pressé, on l'étend au soleil, en le maintenant aux quatre extrémités avec de petits cailloux.

S'agit-il d'estamper une grande inscription, qui nécessite l'usage de plusieurs feuilles de papier? Il faut faire en sorte que chaque estampage partiel reproduise les premières et les dernières lettres de l'estampage voisin. Enfin la pratique enseigne vite au voyageur épigraphiste les moyens de rouler ou de plier les estampages sans les endommager.

Nous ne parlons pas ici de l'estampage à la mine de plomb, qui est la ressource des voyageurs pressés ou privés d'eau.

La photographie est particulièrement précieuse pour reproduire les fragments d'architecture et de sculpture. En prenant plusieurs vues de chaque objet, on en garde une image complète, impeccable. Tant qu'on n'a pas de moulage, la photographie d'une statue ou d'un bas-relief constitue le seul document sur lequel on puisse fonder un jugement solide, une appréciation autorisée. C'est en même temps un procédé facile et rapide pour la reproduction des menus objets et fragments divers que les fouilles font découvrir.

Mais ce qu'il ne faut pas négliger, quel que soit l'objet à reproduire, c'est de placer tout auprès un décimètre ou un mètre pour servir d'échelle.

Les conseils que nous venons de donner se rapportent aux fouilles telles que nous les avons faites nous-même à Délos, et telles qu'on a l'occasion de les pratiquer en général dans tous les emplacements antiques (temples, théâtres, édifices publics), où se rencontrent surtout des marbres sculptés et des inscriptions.

Des prescriptions d'un autre ordre doivent s'y ajouter, quand il s'agit de fouilles plus spéciales, d'exploration de tombeaux, par exemple. Outre la nature des objets trouvés, qui est différente, il y a lieu d'observer avec la plus sévère attention la disposition de ces objets dans le tombeau : c'est ici que la photographie, et la photographie instantanée même, trouve une de ses applications les plus heureuses.

(A suivre.) A. HAUVETTE.

Les Anglais en guerre dans le Waziristan

L'extension lente, mais continue, de la domination anglaise sur les territoires limitrophes de l'Inde, la rivalité de la Grande-Bretagne et de la Russie du côté du Pamir et de l'Afghanistan, donnent une importance considérable aux événements qui se passent sur la frontière de l'Indus et de l'Himalaya. Nous avons voulu donner quelques indications sur la dernière campagne au Waziristan, dont il a été à peine parlé en France.

En vertu d'un arrangement conclu par la Grande-Bretagne avec l'émir de l'Afghanistan, il avait été convenu que le Waziristan, région limitrophe du Pandjab, cesserait de faire partie de l'empire afghan et passerait dans la sphère de domination anglaise. A la suite de cet accord, un petit corps de troupes anglaises, commandé par le colonel Turner, s'était avancé jusqu'à Wano, afin de servir d'escorte à la commission chargée de préciser les frontières entre l'Afghanistan proprement dit et le Waziristan.

Au mois de novembre dernier, la colonne du colonel Turner fut attaquée au camp de Wano par les Waziris, résista avec peine à leur choc, et se vit enlever une partie de son matériel. Les Anglais réclamèrent aussitôt la restitution du butin, dont une faible partie seulement leur fut remise, et, après avoir accordé un second délai, ils résolurent d'agir.

A la mi-décembre le vice-roi des Indes ordonna à Sir W. Lockhart de marcher en avant pour châtier les tribus responsables de l'attentat, exiger les réparations demandées et continuer l'œuvre de délimitation. Une proclamation fut lancée pour inviter les tribus disposées à l'obéissance à seconder l'action des armes anglaises.

Trois colonnes se formèrent, ayant leurs bases respectives à Wano, à Jandola et à Edwardesabad, appelé aussi Bannu, du nom de la région. La première brigade, celle de Wano, commandée par le colonel Turner, marcha sur Kaniguram, par la vallée de Khaisara et Moghul Khel, et atteignit son but sans obstacle. De là elle détacha une colonne volante de 1 500 hommes pour parcourir les environs.

LE 3e RÉGIMENT D'INFANTERIE DU PANDJAB TRAVERSANT L'INDUS.

De son côté, le 20 décembre, Sir W. Lockhart arrivait avec une des colonnes à une journée de marche de Makin, le principal village des tribus qui avaient attaqué la mission Turner. Il n'avait jusque-là rencontré aucune résistance, dans ce pays pourtant facile à défendre; à peine si quelques coups de feu avaient été tirés, derrière des rochers.

Quelques jours après, les brigades de Bannu et de Jandola faisaient leur jonction à Makin même, qui fut détruit et dont la mosquée seule fut épargnée. La première de ces brigades avait eu son arrière-garde attaquée par les Waziris à la passe de Rasmak. A l'abri des buissons de houx, les montagnards engagèrent une fusillade très vive, mais ils visaient mal et ne blessèrent que deux cipayes, tandis qu'ils eurent sept tués et plusieurs blessés. Pendant quatre heures ils tiraillèrent sur les flancs de la colonne, puis ils se retirèrent dans leurs vallées, laissant quelques partis de maraudeurs pour inquiéter les Anglo-Indiens sur leur ligne de communications.

Des colonnes volantes lancées en diverses direc-

tions pour pacifier la contrée ne se virent que rarement opposer résistance. Le plus souvent les villages étaient déserts et leur réduit fortifié démoli. Lorsque ces sortes de tours étaient restées debout, elles furent démantelées ou détruites à la dynamite. Ces colonnes essuyèrent seulement quelques coups de feu, mais rentrèrent à peu près sans pertes, ramenant des grains en quantité, des fourrages, beaucoup de gros bétail, des moutons et des chèvres.

En janvier, les Anglais étaient suffisamment établis dans leurs positions pour détacher de Makin une nouvelle colonne volante, sous les ordres du colonel Egerton, et pour renvoyer presque toute la cavalerie en arrière, à Jandola; sous l'escorte d'un régiment d'infanterie, un convoi de malades fut aussi évacué dans cette direction. Il y avait eu parmi les troupes, en plus des blessés, un assez grand nombre de cipayes atteints de pneumonie, ce qui n'a rien d'extraordinaire dans ce pays de montagnes et par cette saison. Le thermomètre était descendu jusqu'à — 18°.

Notons en passant que dans cette campagne les Anglo-Indiens ont fait un usage constant de la télégraphie optique et qu'ils ont pu maintenir ainsi leurs divers corps en communication presque ininterrompue.

Quelques jours après son départ, après une première marche rendue pénible par une tempête de neige, la colonne Egerton faisait un brusque mouvement, occupait le mont Ziarat et surprenait l'ennemi, qui se rendait sans essayer de résister.

Vers le milieu de janvier, les trois brigades étaient revenues et concentrées à Jandola, s'apprêtant à une nouvelle marche à travers le pays des Waziris, par d'autres routes, par la passe du Gomal d'une part, par Tank de l'autre. Mais déjà l'ennemi faiblissait. Il avait pensé qu'en se dérobant dans ses montagnes, en faisant la guerre en détail, il lasserait les Anglo-Indiens. La rapidité de leurs manœuvres, l'action combinée des colonnes volantes, l'avaient déconcerté. L'enlèvement des grains et des bestiaux dut être pour lui une perte sensible et une menace de famine pour l'avenir.

Avant la fin de janvier Sir W. Lockhart était en mesure de dicter ses conditions : 1° restitution des fusils, des chevaux et de l'argent enlevés à l'attaque du camp de Wano, ou la valeur équivalente; 2° livraison d'un certain nombre de meneurs; 3° obligation pour le Moullah Powindah, le chef de l'insurrection actuelle, de quitter la contrée jusqu'à ce que l'œuvre de délimitation soit achevée; 4° livraison de cinquante fusils se chargeant par la culasse, de deux cents fusils à pierre, de deux cents sabres ou couteaux; 5° le terme du 1er mars est fixé pour l'exécution de ces conditions, sinon, ce délai écoulé, le pays sera occupé aussi longtemps qu'il plaira au gouvernement; 6° la route de la vallée de Shakurzam, de Jandola à Wano, sera librement ouverte, et la tribu des Maliks sera responsable de la sécurité de toute personne passant sur cette route; 7° paiement de l'amende encore due par la tribu, montant à plus de 12 000 roupies (28 000 fr. environ).

Ces conditions seront sans doute exécutées. Déjà, le 29 janvier, alors qu'elles venaient à peine d'être posées, il ne restait plus à restituer que deux des fusils et des chevaux enlevés, vingt otages sur vingt-trois avaient été livrés, et deux clans des Maliks avaient payé la part d'amende qui leur incombait.

Après ce bref récit de la campagne, il ne sera pas inutile de jeter un coup d'œil sur le pays qui en a été le théâtre, et sur les populations mêmes du Waziristan. Le major H. G. Raverty, ancien officier de l'armée anglaise, en a parlé avec compétence, et c'est à lui que nous demandons quelques détails sur ces régions mal connues encore.

Les Waziris forment un rameau de la race afghane. Ils ne sont devenus nombreux que depuis deux siècles environ, mais leur développement a été depuis si rapide qu'à la fin du siècle dernier on estimait la population de la contrée à plus de 100 000 familles, et qu'aujourd'hui ce chiffre est considérablement dépassé.

On distingue deux branches principales dans cette population d'origine commune : les Darwesh Khel Waziris et les Masud Waziris, dont les territoires se joignent en plusieurs points. Les premiers habitent dans le nord et l'ouest du pays, non loin de Kohat, tandis que les Masuds, les principaux auteurs de l'attaque de Wano, occupent plutôt la partie est et sud. Au sud le Waziristan est limité par la rivière Gomoul.

Lors de l'annexion du Pandjab, en 1849, quelques clans de Darwesh Khel firent leur soumission à l'Angleterre. Ceux qui sont nominalement sous la domination anglaise sont responsables de la sécurité des passes faisant communiquer leurs territoires respectifs.

Certaines tribus de Darwesh Khel ont du reste été, jusque pendant ces dernières quinze ou vingt années et depuis l'annexion du Pandjab, la cause de troubles perpétuels pour les Anglais, leurs voisins. Mais souvent on a qualifié d'outrages, de la part des Waziris, de simples représailles exercées par eux contre des tribus passées sous l'influence britannique.

La contrée habitée par les différentes tribus des Waziris s'étend du nord au sud sur une longueur d'environ 200 kilomètres et de l'est à l'ouest sur une largeur de 130. Sillonnée par les chaînes orientales du Mihtar Suliman ou Koh-i-Siyah, cette région est une des plus accidentées de l'Afghanistan. Certaines de ces montagnes sont couvertes de forêts de pins ou d'arbres de haute et basse futaie. Vivant en nomades, les indigènes ont comme principale richesse de nombreux troupeaux et un bétail varié.

Ils habitent sous des tentes en poil de chèvre, ou bien sous des huttes de nattes ou de gazon. Quelques-uns seulement, surtout chez les Masuds Waziris, se creusent sur les pentes de la montagne une sorte d'excavation qu'ils recouvrent d'un toit et qui leur sert de demeure. Il n'y a donc pas de villes, et le lieu principal de la contrée, Makin, n'est qu'une agglomération de petits villages, dans la vallée du même nom.

Quoique en général inhabiles en matière d'agriculture, ils essayent de cultiver quelques parcelles de terrain, le long des cours d'eau et dans les défilés. Leur commerce avec les Anglo-Indiens est insignifiant. Ils apportent à la frontière le surplus du produit de leurs montagnes pour se procurer quelques étoffes, du sel et autres objets de première nécessité, mais en somme la tribu est absolument en état de se suffire à elle-

même. Il y a dans le pays des mines de fer, que les Waziris exploitent depuis longtemps, et ils savent fabriquer des sabres et des couteaux de qualité excellente.

Pleinement indépendants de fait, les Waziris ne payent ni taxes ni tribut. Divisés en clans, ils ne reconnaissent pas un chef unique, sans quoi leur puissance serait redoutable. Cependant, comme il ne règne pas entre leurs clans la même hostilité qu'entre les autres branches de la grande famille afghane, il en résulte qu'ils sont encore des adversaires avec lesquels il faut compter. Il est à remarquer qu'ils nourrissent pour les peuples de l'Hindoustan une haine héréditaire.

Jaloux de leur indépendance, les Waziris ont résisté à toute tentative d'envahissement, et l'Angleterre a dépensé en luttes contre eux beaucoup d'hommes et d'argent. Depuis quelques années ils étaient plus tranquilles qu'ils ne l'avaient jamais été depuis 1849, mais, ces temps derniers, il y aurait eu une autre distribution des clans sur le territoire, et ceux qui se seraient rapprochés de la frontière auraient eu une attitude menaçante.

Malgré le succès relativement facile, s'il est définitif, de la campagne actuelle, il ne semble pas que l'Angleterre doive les annexer purement et simplement. Lord Roberts ne disait-il pas, en 1893, faisant allusion aux Afghans : « La politique du gouvernement de l'Inde est d'étendre notre influence parmi eux sans menacer leur indépendance, et, en essayant de les civiliser et d'accroître leur prospérité, de les amener à nous considérer comme leurs amis, voulant protéger leurs intérêts, et leur assurer le maintien de leur paisible possession du territoire qu'ils occupent. »

Le bénéfice d'une installation militaire anglaise au Waziristan semblerait en effet assez problématique. Chercher parmi ces peuplades un supplément de recrues pour l'armée indienne, où l'enrôlement des Hindous devient difficile, serait peut-être une erreur. Le major Raverty montre combien peu il faut compter, surtout dans ces guerres de frontière, sur les mercenaires indigènes. Dans cette dernière expédition, il s'est produit des désertions, et l'on a trouvé chez les Waziris des fusils provenant de soldats qui avaient passé à l'ennemi, pour devenir des adversaires d'autant plus dangereux qu'ils étaient mieux instruits.

Il semble donc que l'Angleterre devra se contenter d'avoir la haute main sur ce pays, d'y faire pénétrer son influence et, en se donnant le droit de le défendre, d'en faire comme une sorte de couverture avancée de sa frontière de l'Indus.

CARTE NOUVELLE DU WAZIRISTAN.
D'après la carte de l'Afghanistan au 1 520 000, exécutée sous la direction du colonel H. R. Thuillier, surveyor general de l'Inde (1889).

Harry Alis

Harry Alis, moins connu sous son véritable nom d'Hippolyte Percher, a été tué en duel le vendredi 1er mars.

« Pauvre cher ami, diront de lui ceux qui l'ont approché, comme il disait lui-même de Crampel ! Dans sa vie si courte, il n'a trouvé que peines et que luttes, et lorsqu'il s'était mis tout entier dans une grande tâche, il faut qu'il tombe avant d'atteindre le but. Oh ! ceci n'est pas juste. »

La mort a désormais rapproché ces deux amis que la mort avait séparés, par une fatalité qui fait penser à la rigueur du destin antique. Tout entre eux aura été commun : les embarras au début de la vie, — puis la vision d'une grande œuvre à poursuivre pour la science et la France, l'*Idée*, ainsi qu'Alis appelait cette conquête du Tchad à laquelle Crampel donna sa vie, et lui le meilleur de sa pensée et de ses forces ; — la mort enfin, presque au même âge, à l'âge où l'on ne meurt point d'ordinaire.

Le *Tour du Monde* a été un des premiers témoins de cette touchante communion de sentiments et d'idées entre Crampel et H. Alis.

C'était en 1890. Alis jusque-là avait cherché sa voie, par beaucoup de détours et d'efforts. Né à Moulins en 1857, conducteur des ponts et chaussées à Thonon, il était venu à Paris en 1875, pour essayer de la littérature et du journalisme. Il avait les qualités de l'écrivain : la couleur, l'émotion et la clarté ; celles du journaliste aussi, le désir et le goût des informations les meilleures. Le journal *le Parlement*, puis les *Débats*, se l'étaient attaché, dès 1880, à ce double titre. S'il quitta ce dernier journal un instant, ce fut pour servir la presse encore en lui créant une seconde source d'informations, l'agence Dalziel.

Il y avait en lui surtout un tempérament d'homme d'action, d'organisateur, que les livres et les articles ne suffisaient pas à satisfaire. La grande bataille à livrer pour la France en Afrique contre l'inconnu, contre l'opinion française, que l'affaire du Tonkin avait détournée des entreprises coloniales, la création d'un empire français autour du Tchad, depuis le Sénégal et

1. *Tour du Monde*, 1890, 2e semestre.

l'Algérie jusqu'au Congo, vinrent en 1889 s'offrir à lui comme la tâche marquée à son activité.

C'était la pensée de Crampel, bien faite pour séduire un homme tel qu'Alis, enthousiaste et jeune, en quête d'actions utiles, un ami qui voyait son ami prêt à sacrifier sa vie pour la réaliser. Leur mérite à tous deux fut, après avoir conçu cette entreprise, de la tenter sans rien demander à l'État, par la seule vertu de leurs courages associés, et de leur foi qu'ils surent communiquer autour d'eux.

Alors commença la mission d'Harry Alis, apôtre convaincu, parfois indigné, et toujours mendiant, comme il disait plaisamment, de cette croisade au centre de l'Afrique; il portait par ses conférences et dans les journaux l'*Idée* à la connaissance des Français soucieux de l'avenir et de la grandeur de la France. Il la mit, au début de 1890, sous la protection des hommes éclairés qui devaient constituer le noyau du Comité de l'Afrique française. Grâce à eux, Crampel put partir. La voie était ouverte.

Tandis que son ami s'y engageait pour ne plus revenir, Alis donnait au *Tour du Monde* les relations de son premier voyage chez les M'fans (Ogôoué). Il semblait qu'il voulût en son absence, par le récit de ces premières épreuves vaillamment supportées, apprendre à la France ce qu'elle pouvait attendre de lui. Par une délicate pensée, il priait Mme Crampel d'illustrer les pages qu'il consacrait à son mari absent.

Et ce fut ainsi pendant toute l'année 1891 : dans les journaux, les sociétés de géographie, il redisait aux quatre coins de la France le nom de Crampel, leur commune espérance. Il plaçait deux fois son portrait en tête du livre qu'il publiait alors : *A la Conquête du Tchad*, véritable manifeste de leur foi, et déjà, sans qu'il le sût, le testament de l'un d'entre deux. Le 5 août 1891, il s'était rendu à Rochefort pour parler de Crampel, encore au nom du Comité de l'Afrique française, dans le Congrès des Sociétés de Géographie; il y apprit la triste nouvelle du massacre de la mission.

Certes ce n'était pas pour préparer la France à cette perte que, après le départ de son ami, Alis parlait, écrivait, et toujours sur lui et cette région du Tchad. Il cherchait, au contraire, à créer un courant de sympathies assez actives pour permettre au Comité de l'Afrique française, définitivement constitué par ses soins le 1er décembre 1890, d'envoyer M. Dybowski à sa suite. Il ne prévoyait pas ce désastre : il le voulait prévenir.

Le fait est pourtant que la France en reçut la nouvelle avec une émotion où l'on sentait l'effet de la parole et des écrits d'Harry Alis.

Nous étions alors, comme tant de Parisiens, désœuvrés par les vacances, au bord de la mer. Je me souviens très bien que ce désastre nous fit une subite et profonde impression. Comme au temps de tristes épreuves, on refusait d'y croire; on voulait réparer le mal aussitôt. L'appel lancé par le Comité de l'Afrique française parut la voix de la France elle-même. Les bourses, celles des plus pauvres, s'ouvrirent.

En retrouvant ces souvenirs, à propos de la mort d'Harry Alis, je saisis mieux le service qu'il nous a rendu. La consolation des grandes douleurs, ce n'est pas la plainte ou le regret, c'est l'action, et, pour un peuple affligé, le dévouement à la civilisation et à la science.

Après la mort de Crampel, ce fut la pensée de ceux qui l'avaient aimé. Agir comme s'il vivait encore, et achever son œuvre. Cette pensée a rempli les dernières années de la vie d'Harry Alis d'œuvres et de livres utiles qui se complètent et s'éclairent.

En 1892, il appuyait la mission Dybowski, qui retrouva les restes de Crampel, et recueillit le fruit de ses souffrances en passant des traités avec les chefs Zouli, Yabanda et Mpoko. Il soutenait les entreprises de Mizon qui, dès le début, avait associé ses efforts à ceux de Crampell, son ami. Il organisait alors la mission Maistre, partie le 10 janvier 1892, qui put visiter tout le pays de l'Oubanghi jusqu'à Goundi, Laï et Bifara, depuis attribué à la France par la convention du 4 février 1894.

HARRY ALIS.
(Cliché Otto.)

En même temps il continuait l'œuvre de propagande à cette grande cause, dans le Comité de l'Afrique française et dans le *Journal des Débats*. Aux lecteurs du *Tour du Monde* il apportait la relation si émouvante des explorations de Crampel, d'après le carnet de voyage de M. Nebout. Il consacrait, cette année, à la conquête du Tchad un second livre, *Nos Africains*, qui demeurera parmi les témoignages les plus précieux de cette époque véritablement historique. Son activité était infatigable : elle ne connaissait pas d'obstacles, ni de sa part, ni, hélas! de celle des autres. L'enthousiasme, en tout, le dirigeait.

Au retour de la mission Monteil qui du Niger avait atteint le Tchad pour revenir, à travers le désert, vers la Méditerranée, Alis n'hésitait pas, même après les traités qui sanctionnaient d'une manière si incomplète l'œuvre de Maistre et de Mizon, à proclamer cette année le succès définitif des projets de Crampel. Il considérait comme un fait accompli la réunion de nos possessions d'Algérie, Tunisie, Soudan et Congo sur les rives du Tchad; on l'eût attristé d'en douter. La mort l'a frappé au milieu de son rêve, persuadé qu'il était devenu tout à fait une réalité, heurtant résolument sa volonté aux réalités contraires qui pouvaient l'arrêter. Au moins aura-t-il eu le temps d'écrire son testament, le discours qu'il fit le 22 janvier 1895 à la Société de géographie commerciale sur l'Égypte et les mesures de défense du Soudan français. La France se doit de faire pour lui ce qu'il fit à la mort de Crampel : elle gardera sa mémoire en continuant son œuvre.

Notre Armée à Madagascar

Troupes de France et d'Algérie
Troupes coloniales

Après quelques hésitations, la composition du corps expéditionnaire de Madagascar a été définitivement arrêtée. Ces troupes sont empruntées partie à l'armée de terre, partie à l'armée coloniale.

L'armée de terre fournit un nouveau régiment d'infanterie, le 200e, qui reçoit un drapeau, plus un bataillon de chasseurs à pied, le 40e, qui n'aura qu'un fanion tricolore, tous les bataillons de chasseurs à pied n'ayant qu'un drapeau unique.

Ces deux unités nouvelles, créées spécialement en vue de cette campagne, seront formées de soldats volontaires, et les cadres par voie de tirage au sort.

TIRAILLEURS SÉNÉGALAIS.

Un régiment d'Algérie a été formé d'un bataillon de la légion étrangère et de deux bataillons de tirailleurs.

Le reste de l'infanterie appartient à l'armée coloniale :

1° Un nouveau régiment d'infanterie de marine, le 13e, formé de soldats empruntés aux divers régiments de la métropole, et qui devra être réuni à Toulon vers le commencement d'avril;

2° Un régiment qui prend le nom de *tirailleurs malgaches*, et qui se compose de trois bataillons : celui des anciens tirailleurs de Diego-Suarez et sakalaves, un bataillon de volontaires de la Réunion, et un de tirailleurs haoussas ou sénégalais. Ces derniers ont déjà fait maintes fois leurs preuves en Afrique, à la suite de nos colonnes ou de nos explorateurs. Quant aux Sakalaves, ils viennent de débuter et de faire bonne figure au combat tout récent d'Antanamitara. Ces corps se recrutent par voie d'engagement volontaire, et leurs cadres sont formés d'officiers d'infanterie de marine. Comme il faut prévoir des embarras au sujet du langage, chaque compagnie peut avoir un sous-officier indigène interprète.

La cavalerie est très restreinte. On a eu peur de perdre trop rapidement les chevaux, qui peuvent certainement s'acclimater à Madagascar, puisqu'il y en a une trentaine à Diego-Suarez, mais il faut sans doute des ménagements incompatibles avec les nécessités d'une campagne. On s'est donc contenté d'un seul escadron. Après avoir songé aux spahis d'Algérie et aux spahis sénégalais, on y a renoncé, ces spahis éprouvant quelquefois de la difficulté à se faire comprendre de l'infanterie européenne, au retour des reconnaissances, comme on en a fait l'épreuve au Tonkin. Ce sont les chasseurs d'Afrique qui formeront toute la cavalerie de Madagascar, avec quelques gendarmes destinés au service disciplinaire.

TIRAILLEUR HAOUSSA.

L'artillerie comptera deux batteries montées et cinq batteries de montagne, fournies par l'armée de terre et par l'armée coloniale.

Au génie seront empruntées quatre compagnies, dans lesquelles seront compris 130 télégraphistes et 30 aérostiers, car on emmène un ballon militaire, qui, dans ce pays montagneux, pourra sans doute rendre des services assez sérieux.

Enfin il faut joindre à ces troupes le 30e escadron du train, des infirmiers et des commis et ouvriers d'administration.

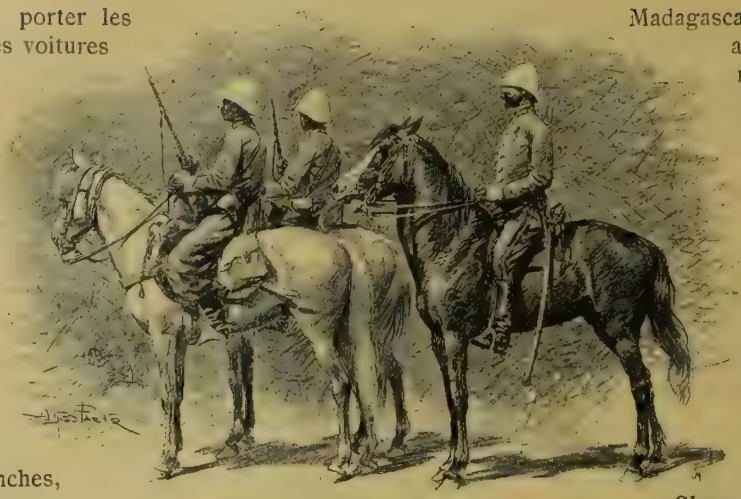
Les officiers auront une tenue spéciale pour l'expédition : deux vareuses, l'une en flanelle anglaise bleu de roi, l'autre en toile cachou; deux pantalons, l'un de flanelle bleue, l'autre de toile cachou; le casque colonial et le bonnet de police en drap bleu; des bottes ou des brodequins avec jambières. Chaque officier a droit à un lit, une moustiquaire, un pliant. Les officiers subalternes n'ont qu'une tente pour deux.

La grande difficulté est d'approvisionner tout ce monde, d'atteler les voitures et les pièces. Des mulets en grand nombre sont nécessaires, et l'on en embarquera mille à Obok et à Djibouti. Ces animaux sont destinés à remplacer, sauf pour les officiers, les che-

UN SPAHI ET SON CHEVAL.

vaux de l'artillerie, à porter les bagages ou à traîner les voitures Lefèvre.

Cinq mille de ces petites voitures ont été commandées. Elles ont déjà été adoptées au Soudan et au Sénégal. Leur construction, en tôle d'aluminium, les rend très légères. Leurs pièces interchangeables permettent des réparations rapides. Enfin, grâce à des coffres étanches, elles peuvent constituer une sorte de radeau ou de passerelle. Chacune peut porter douze cantines ou caisses d'officier.



SPAHIS SÉNÉGALAIS.

Peut-être pourra-t-on se servir, pour aider aux transports, des bœufs à bosse ou zébus, mais il n'y en a pas encore un grand nombre de dressés. Ils pourront en tout cas fournir de la viande fraîche, ce qui est de toute nécessité pour les troupes.

Ce service si important des subsistances sera opéré par douze sections échelonnées, de 120 voitures Lefèvre à un mulet chacune.

La ration journalière prévue comporte du pain, du riz, des haricots, de la julienne, de la viande fraîche, de la graisse et du sel pour l'assaisonnement, du sucre, du thé, du café vert, du tafia et du vin.

Enfin, comme dans toute expédition de ce genre il faut malheureusement prévoir des malades et des blessés et que les précautions ne sauraient être prises avec trop de souci, 1 500 lits seront embarqués pour Madagascar. Un hôpital de 500 lits au complet, baraquements compris, est déjà parti. L'île de la Réunion offrira la ressource d'un hôpital de 250 lits et l'on y trouve deux stations de convalescence excellentes, à *Salazie* et à *Saint-François*, qui seront précieuses pour ceux que leur état de santé ne permettra pas de ramener directement en France. Au large de Majunga, le *Shamrock* servira de bateau-hôpital. Ajoutons que, les Hovas ne reconnaissant pas la convention de Genève, nos infirmiers seront armés de fusils.

TIRAILLEURS ALGÉRIENS.

Espérons que nos soldats n'auront pas trop à faire connaissance avec ces services hospitaliers, pour bien organisés qu'ils soient, et souhaitons-leur de revenir gaillardement, avec la joie de la victoire.

L'Armée Malgache

Types, Armement, Instruction, Valeur des soldats Hovas

Depuis 1879, les Hovas sont dotés d'une loi sur le recrutement. Tout Hova libre et valide, âgé de dix-huit ans, sert pendant cinq ans. Son temps terminé, il peut, en cas de guerre, être rappelé. Les nobles et les esclaves sont exemptés du service militaire.

Cette loi n'a pas produit les effets qu'on en pouvait attendre. D'abord, il n'y a pas eu régulièrement d'appel chaque année. Ensuite, si le premier contingent a fourni 20 000 hommes, les suivants n'en ont donné que 7 à 12000. La première émotion passée, recruteurs et recrutés avaient trouvé moyen de « s'arranger », et, en fait, il n'y a qu'un Hova privé de toute ressource qui se laisse incorporer.

Parmi ceux que réussit à embrigader le recrutement, un nombre assez considérable déserte pour se joindre aux bandits (*fahavalos*), qui répandent la terreur dans la plus grande partie de l'île. On cite le cas d'une colonne réduite, chemin faisant, de 2 000 à 150 hommes.

Tout compte fait, on estime à l'heure actuelle le nombre des Hovas en état de se présenter sur un champ de bataille à 25 ou 30000[1]. A leurs côtés devraient figurer une certaine quantité de troupes auxiliaires fournies par les peuplades soumises à leur autorité, les Sakalaves par exemple. Mais il sera prudent, de la part des Hovas, de ne pas trop se fier à ces contingents, sans doute fort disposés à se débarrasser de leurs oppresseurs plutôt qu'à les défendre.

Les cadres hovas correspondent de loin à ceux

1. C'est le chiffre donné par le capitaine G. Humbert, dans son livre tout récent : *Madagascar* (Paris, Berger-Levrault). C'est cet ouvrage communiqué par les éditeurs que nous avons adopté comme autorité.

des armées européennes. La hiérarchie commence au soldat « 1er honneur », pour aboutir à un « 16e honneur » qui correspondrait à un maréchal ou un généralissime. Chaque chef a autour de lui un nombre d'aides de camp considérable ; il les emploie à tous les services, hormis à celui de l'armée.

Ces cadres sont en réalité sans aucune instruction militaire et incapables d'apprendre aux troupes autre chose que les premiers rudiments de l'école du soldat. Quelques étrangers, surtout anglais et américains, sont chargés de hautes fonctions. On cite notamment le major Grave et le colonel Shervington. Mais ils ne doivent qu'à eux-mêmes les grades dont ils sont parés. Shervington notamment n'est qu'un ancien sous-officier anglais, chassé de l'armée pour indélicatesse.

C'est de l'artillerie que s'occupe particulièrement le major Grave. Il a la mission de former les officiers de cette armée. Quant aux troupes d'artillerie, elles se réduisent à 5 ou 600 hommes, et ce petit nombre de canonniers mal instruits aurait à pourvoir au service de 136 pièces, disséminées dans l'île, d'une demi-douzaine de systèmes différents, et parmi lesquelles se trouvent dix mitrailleuses sans affûts.

SOLDAT HOVA.
Photogr. du Père Piolet.

L'infanterie est armée en grande majorité de fusils se chargeant par la culasse, systèmes Snyder ou Remington. Elle possède cependant encore 9000 fusils à piston ou à pierre. Ces armes sont en assez mauvais état. En 1890, aux funérailles d'un fils du ministre Rainiharivony, on tira des feux de salves sur la tombe, et six fusils, chargés seulement à poudre, éclatèrent. Il se peut que le matériel ait été un peu renouvelé récemment, mais dans des mains malhabiles une arme très perfectionnée est plus susceptible de se déranger qu'un fusil d'un mécanisme simple et robuste.

L'instruction de cette infanterie se fait en partie dans les villages d'où sont originaires les contingents et dans les chefs-lieux de district, partie dans les postes occupés par les Hovas sur divers points de l'île. Le maniement d'armes, quelques mouvements d'ensemble, en font l'objet. Par économie, les exercices à feu sont rares. Le Hova passe cependant pour naturellement bon tireur.

On peut juger, par la photographie que nous reproduisons, de la tenue des soldats de l'Imérina. Encore celui-ci a-t-il une sorte de vêtement à l'européenne. Mais en général l'arme seule distingue le soldat du civil, ce qui doit faciliter singulièrement les désertions.

La garde, à Tananarive, a un pantalon bleu, une tunique de toile blanche et une toque bleue.

Pas de souliers. Mais il ne faut pas s'imaginer que cet équipement misérable soit pour des indigènes, habitués à un habillement sommaire, une cause notable d'infériorité. Le Hova, bon marcheur pieds nus, serait peut-être fort gêné de s'emprisonner dans nos brodequins réglementaires.

Le soldat est peu chargé : son fusil, ses cartouches, une natte pour s'étendre, une toile de *rabana* ou tissu de fibre de rafia pour lui servir de tente, du riz et une marmite de terre. Encore certains d'entre eux emmènent-ils un esclave ou un ami pour leur porter ce léger équipement. Les officiers ont des porteurs pour leurs bagages et pour leur personne, car ils vont en filanzana. Tout compte fait, sur cinq hommes d'une armée hova, il n'y a guère qu'un combattant.

On a beaucoup discuté sur la valeur morale du soldat hova. La plupart s'accordent à en faire un cas assez faible. Leurs anciennes victoires sur les autres indigènes de l'île auraient été dues plutôt à la supériorité relative de leur armement qu'à leur bravoure.

Il est certain cependant que dans un pays accidenté, mal connu, un bon tireur est toujours un ennemi dangereux. Si par hasard le sentiment d'avoir à sauvegarder l'indépendance nationale se faisait jour dans l'esprit des sujets de la reine Ranavalo III, ils pourraient sans doute organiser une guerre de partisans assez pénible pour nos troupes. Cela n'est guère à craindre, étant donné le peu d'entrain que l'on connaît à leurs bandes, sans cesse affaiblies par les désertions.

Toutefois il serait malséant d'en trop faire fi d'avance et, comme le dit justement le capitaine Humbert : « Il ne faut jamais mépriser son ennemi ».

Brada. — *Notes sur Londres.* Préface d'Augustin Filon. Paris, Calmann-Lévy, 1895, 1 vol., 3 fr. 50, in-12.

Un tel livre ne s'analyse pas, il faut le lire pour en sentir toute la légèreté, tout l'esprit et, parfois aussi, toute la profondeur. On ne peut rien en dire de plus que ceci : il charme, il séduit, il intéresse. Il serait difficile de dire pourquoi. L'appareil de faits et d'exemples dont la critique a coutume d'envelopper ses jugements n'est pas de mise ici. Tout ce qu'on peut dire de ces notes, c'est qu'elles constituent une étude de la société anglaise actuelle, de ses aspirations, de ses tendances, de son âme enfin, dans le sens le plus large du mot.

La vieille Angleterre puritaine est en passe de se transformer, elle se réconcilie avec le siècle, et le « confort » ne lui suffit plus. M. Brada croit que personne ne symbolise mieux les aspirations de l'Angleterre actuelle que son peintre aujourd'hui célèbre, Burne Jones. Et pour qui a vu des tableaux de cet artiste, nulle impression ne semble plus juste. Il est certain que l'Angleterre entre dans des voies nouvelles, s'il est vrai qu'elle goûte ces œuvres d'une sentimentalité si peu ingénue mais pénétrante.

La plus grande partie du livre est consacrée à cette face curieuse de la question sociale dans le monde moderne : l'émancipation de la femme. C'est surtout sur ce point qu'insiste M. Filon dans sa préface, il est donc inutile d'y revenir. Mais ce qui est aussi attrayant, c'est la peinture de Londres et de ses misères, l'analyse de la poésie profonde qui est l'essence du peuple anglais, poésie faite de contrastes, d'oppositions d'ombre et de lumière, de laid et de beau, de bien et de mal.

En somme, après les notes puissantes de Taine sur cette Angleterre toujours si intéressante, après les peintures de Théophile Gautier, ces impressions légères, pétillantes et très justes cependant, se parcourent encore avec plaisir

La Semaine Sainte à Séville, pour 875 francs

ABRÉVIATIONS : A. et R. = *Aller et retour* — H. = *Heures*. — S. = *Soir*. — M. = *Matin*. — J. = *Jours*. — KL. = *Kilomètre*. — KG. = *Kilogramme*. — Ps. = *Pesetas*. — Cl. = *Classe*.

ÉPOQUE

Les environs de Pâques sont la bonne époque pour une excursion en Espagne. Le billet, délivré à l'occasion des fêtes de Séville (et seulement à ce moment), est *le plus économique*.

Budget.

PARIS-SÉVILLE ESCURIAL ET TOLÈDE Pour un voyage de 25 J.	
1re Cl. ch. de fer.	250 »
Hôtel 20 jours 12 fr. 50	250 »
5 J. Séville 25 fr	125 »
Pourboires, voitures, plaisirs.	200 »
En wagon . . .	25 »
Tolède (A. et R.)	16 75
Escurial (A. et R.)	8 25
Total. . .	875 »

BILLET

Paris à Séville, A. et R. 1re Cl., 250 fr., du 29 mars au 5 mai 1895.

Lorsque l'on s'arrête dans une ville d'Espagne, faire timbrer au départ son billet au guichet de la gare (*indispensable*).

Ce billet donne droit (avec suppléments ordinaires) aux trains ou wagons de luxe.

Savoir d'avance le prix approximatif de son billet, les buralistes refusant parfois de rendre la monnaie de l'appoint entre le prix et la somme présentée.

BAGAGES

La franchise, en France et en Espagne, est de 30 KG. En Espagne, enregistrement gratuit. (Quelques sous au facteur.)

INDICATEUR ET GUIDE

Le plus pratique est la *Guia general de ferrocarriles* (50 ct.). Voy. aussi *Espagne et Portugal* (collection des Guides Joanne), in-16 et Diamant.

ARGENT

Prendre, à Paris ou à Bordeaux, une somme en monnaie espagnole (la moitié du voyage). Changer le reste à Madrid ou à Séville. Ou bien se munir de lettres circulaires du Crédit lyonnais ou de la Société Générale. Le change est très avantageux au porteur de monnaie française (billets, or ou lettres de crédit). — Se méfier de la fausse monnaie.

ITINÉRAIRE

Nous ne prétendons pas suppléer aux guides pour les indications d'hôtels, la visite des villes et des musées. Nous donnons seulement les moyens d'organiser l'excursion de la façon la plus pratique, de fixer la durée des séjours, etc.

DE PARIS A LA FRONTIÈRE

Éviter les fatigues au début. En conséquence s'arrêter à Bordeaux 12 ou 24 H. (*Voir l'Almanach Hachette*, 1895, p. 431, Petit Guide dans Bordeaux.) De Bordeaux, le seul train commode part à 7 h. 27 M. (gare St-Jean).

Le train traverse la Bidassoa et arrive à Irun vers midi. 1° Visite de la douane. 2° Temps de déjeuner. 3° Bureau de change pour la petite monnaie. 4° Faire timbrer son billet. 5° Prendre l'heure espagnole.

EN WAGON

Retenir sa place dès bonne heure dans le train pour Madrid. En Espagne, surveiller le coin choisi; beaucoup de gens déplaceraient sans gêne votre sac pour s'installer à votre place. — Ne pas s'étonner de voir le train bondé de prétendus voyageurs, venus pour escorter un ami : à l'heure du départ ils descendront. En ce cas se faire installer ses menus bagages par le portier de l'hôtel (pourboire) ou par le conducteur du train.

DE LA FRONTIÈRE A MADRID

Il est préférable de gagner *d'abord le sud*. S'arrêter seulement 24 H. à Valladolid (11 h. 45 S.). Garder pour le retour (plus intéressante) la visite de Burgos.

MADRID

2 ou 3 J. — Le dimanche des Rameaux, au Palais-Royal, procession solennelle très curieuse.

Se méfier des coups de vent, que rien ne fait prévoir. Pour éviter un refroidissement dangereux, se munir d'un pardessus.

Omnibus d'hôtel à la gare.

ESCORIAL

Le billet donne droit de s'arrêter à l'Escorial (San Lorenzo) à l'A. ou au R. Il est plus simple (8 ou 10 Ps. en plus) de s'y rendre de Madrid et d'y revenir le même jour.

TOLÈDE

On fait l'excursion, de Madrid, en une journée (12 à 16 Ps.). Pour gagner du temps, emporter de l'hôtel, pour le manger en wagon, le déjeuner, que l'on ferait *toujours* payer, malgré l'absence. A Tolède, un guide est presque indispensable (5 Ps. environ).

DE MADRID A SÉVILLE

Pour le départ du S., par l'express, arriver de très bonne heure à la gare. En route, s'arrêter, soit à l'A., soit au R., 24 H. *à Cordoue*.

SÉVILLE

Pendant la Semaine Sainte les prix des Hôtels, etc., sont doublés. On trouve chez quelques particuliers, à des conditions moins rudes, des chambres à louer (s'adresser aux bureaux de tabac), manger alors au restaurant.

Pour voir les processions, arriver dans l'après-midi du mercredi saint. Acheter le *Guide programme* (10 Ct.). Assister à une des processions de nuit (1 H. du M.).

Il y a généralement entre les fêtes de la Semaine Sainte et la foire de Séville un intervalle, que l'on pourra utiliser pour faire une des excursions supplémentaires indiquées ci-dessous.

La foire, curieuse par elle-même, est l'occasion de courses de taureaux où figurent les meilleures épées d'Espagne.

Excursions.

1° Séville et Grenade. En 4 J.	
Ch. de fer . . .	82 »
Hôtel, frais divers.	90 »
	172 »
2° Idem plus Gibraltar. En 6 J.	
Ch. de fer . . .	130 »
Hôtel, frais divers.	125 »
	255 »
3° Séville, Cadix, Tanger, Gibraltar, Grenade. En 9 J.	
Ch. de fer et bateau.	150 »
Hôtel, frais divers.	205 »
Total. . .	355 »

DE SÉVILLE A GRENADE

Visiter Grenade et l'Alhambra est l'excursion la plus simple et la plus intéressante. 4 *j. suffisent. Billet simple de* 1re Cl. 41 fr. 45, de 2e Cl. 30 fr. 70.

De l'embranchement de Bobadilla, à mi-chemin entre Séville et Grenade, aller à Malaga, ou, de préférence, à Algésiras, d'où l'on se rendra en traversant la baie à Gibraltar. (2 *j. en plus*).

SÉVILLE, TANGER, GIBRALTAR, GRENADE

Excursion des plus pittoresques.

Partir le M. de Séville, pour Cadix, où l'on passe la fin de la journée. Par un bateau de la *Compañia transatlantica española*, se rendre à Tanger (5 ou 6 H.), y passer 2 J.

Le retour peut s'effectuer de 2 façons : 1° si l'on trouve à Tanger un bateau de la Cie Transatlantique française, venant d'Oran, il vous conduit à Gibraltar, où une escale de quelques heures suffit, et de là à Malaga. De Malaga, par Bobadilla à Grenade, d'où l'on regagnera Séville; 2° traverser de Tanger à Gibraltar, d'où l'on prend le train à Algésiras pour Bobadilla et Grenade.

Gibraltar. — On ne peut sortir de la ville après le coucher du soleil, sans une permission délivrée dans la journée.

RETOUR DE SÉVILLE EN FRANCE

Suivre le même itinéraire, s'arrêter à Cordoue, si on ne l'a fait à l'aller, à Madrid et à *Burgos* (24 H.).

Pour se reposer de la visite des villes, faire halte à St-Sébastien (aller en tramway au petit port de Pasajes et le visiter en barque) — ou à Saint-Jean-de-Luz (passer la Bidassoa pour aller à Fontarabie) — ou à Biarritz.

Télégrammes. — Pour la France, 20 centimes par mot. Il faut acheter des timbres et coller sur le papier où est écrit le télégramme les timbres équivalant au prix.

Photographies. — A Madrid, chez Laurent, où l'on parle français. Pour les photographies de procession, voir à Séville. On en trouve peu ailleurs.

Petit Vocabulaire des quelques mots indispensables[1].

A LA GARE	A LA STACION
Billet.	Billete.
Timbre	Sellar (*Sélyar*).
Enregistrer	Facturar.
Les bagages.	El equipage (*Équipahké*)
Bulletin de bagages. . .	Talon.
Première, deuxième classe, pour.	Primera, segunda clase, para....
Aller et retour.	Ida y vuelta.
A quelle heure?. . . .	A que ora?
Combien de minutes? .	Cuantos minutos?
Change-t-on pour...? . .	Se cambia para...?
C'est bien le train pour.:.	Es este el tren para...?
Les cabinets d'aisances?	El retrete?
LE BUFFET	LA FONDA
Café au lait.	Café con leche (*létché*).
Chocolat, Thé.	Chocolate, Té.
Pain, Sucre.	Pan, Azucar.
Vin, Bière, Eau. . . .	Vino, Cerveza, Agua.

Omelette	Tortilla (*tortilya*).
Poulet	Pollo (*polyo*).
Bœuf, Veau, Mouton. .	Vaca, Ternero, Carnero.
Orange	Naranja.
Fromage	Queso.
DOUANE	ADUANA
Rien. — A mon usage personnel.	Nada. — A mi uso personal.
ARRIVÉE	LLEGADA (*Lyégada*)
Une voiture.	Un coche (*oun cotché*).
Une chambre	Un cuarto.
Deux lits.	Dos camas.
Combien?.	Cuanto?
Cher, bon marché. . .	Caro, barato.
Plus, moins.	Mas, menos.
Le garçon.	El mozo.
Entrez	Se puede. (*On peut.*)
LA PROMENADE	EL PASEO
Pour aller à...?	Para ir à...?

L'entrée.	La entrada.
Par où?	Por donde?
Tout droit	En derechura.
A droite, à gauche . . .	A la derecha, à la izquierda.
Conduisez-moi.	Conduzcame.
DIVERS	
Oui, non, merci	Si, no, gracias.
La poste.	El correo.
Le télégraphe.	El telegrafo.
Des timbres.	Sellos (*sélyos*).
Donnez-moi	Deme usted (*déménusté*)
Tabac, Cigares, Cigarettes.	Tabaco, Cigarros, Cigarrillos.
Allumettes	Fosforos.
Le bateau à vapeur pour.	El vapor para....
Un, deux, trois, quatre.	Uno, dos, tres, cuatro.
Cinq, six, sept, huit . .	Cinco, seis, siete, ocho.
Neuf, dix, vingt, cent. .	Nueve, diez, veinte, cien.
Pour appeler (homme!)	Hombre!

N. B. — **L'*e* espagnol se prononce toujours *é*, et l'*u* = *ou*. *Ch* = *tch*.**

1. (INTERPRÈTE DANS LA PLUPART DES HOTELS)

Excursion à l'Etna. — Le Mongibello.

C'est pour nous un véritable plaisir que de pouvoir ici donner la première place au récit qui, dans notre Concours de Février, l'a méritée à son auteur, Mlle Gounot. Nos lecteurs apprécieront, comme le jury, la vérité et la vie de ces impressions de voyage, la délicatesse et la couleur du style qui les traduit.

Et, par cette collaboration de nos abonnés, ils verront se réaliser le programme que s'est donné le Tour du Monde *d'être le* Journal des Voyageurs.

Le soleil n'est pas encore sorti de la mer lorsque le wagon dans lequel nous avons pris place quitte le toit vitré de la gare de Palerme. Les bois d'orangers et les champs sont pleins encore de la fraîcheur de la nuit ; des brumes légères flottent sur la mer, sur le cours de l'Oreto, sur les fossés pleins de roseaux; au bout de peu d'instants, le paysage s'éclaire d'un jour plus vif, tandis que le soleil, très large, apparaît à l'horizon; nous courons entre deux haies fleuries de géraniums et de rosiers de Bengale.

L'ETNA. — LE CRATÈRE.

La première partie de la route est charmante; les champs bien cultivés, couverts d'une végétation abondante et variée, éveillent, à la vérité, l'idée d'une étoffe partout rapiécée, mais à droite, des montagnes toutes proches, gracieuses plus qu'élevées, tantôt boisées d'oliviers, tantôt laissant apercevoir la roche bleuâtre, préservent nos yeux de l'ennui des plaines sans perspective; à gauche est la mer, tantôt ligne étroite, soulignant seulement l'horizon d'un trait net, tantôt s'élargissant en nappe, joyeuse et scintillante, frisée d'une écume pleine d'étoiles. Parfois nous la côtoyons de si près, que les petites vagues pressées viennent presque effleurer les rails et que nous percevons leur gai clapotis à travers le bruit de la locomotive.

Le paysage change à partir de Termini, ville d'eaux thermales peu agréable d'aspect, mais dotée d'un joli petit port; la voie ferrée quitte le bord de la mer et s'enfonce délibérément dans l'intérieur des terres : nous sommes en pleine campagne sicilienne, monotone et désolée. Plus de montagnes au profil capricieux : de faibles ondulations de terrain, à pentes très douces, couvertes de blé ou d'orge. Les céréales ont remplacé toute autre culture; et comme la moisson est déjà faite, nous ne voyons plus que des chaumes, assez longs pour cacher la terre rougeâtre sous un tapis velouté, très doux à l'œil. Bientôt, selon la coutume des paysans de Sicile, ces chaumes seront incendiés, afin de rendre à la terre une part de sa richesse, et sur l'enchevêtrement lamentable de tiges carbonisées planera plus intense la mélancolie du désert. Pour le moment je trouve à ce paysage un charme tout particulier : la *vue*, il est vrai, n'existe pas; la végétation, réduite à quelques fleurs, presque toutes jaunes, sur

les talus, ne vaut pas mieux; mais quelle intensité de lumière! Si l'on possède le sentiment de la couleur; si dans les belles teintes et les mélanges heureux des tons on trouve une source d'impressions vives et délicieuses, peut-on ne pas admirer cette douce nuance d'épi mûr sur le bleu intense et limpide du ciel? Accoutumés aux tonalités chaudes des pays du sud, mes yeux se remplissent de cette franche et riche harmonie, je suis avec bonheur la ligne souple, sobre et nette qui me ferme l'horizon, interrompue de loin en loin seulement par la silhouette fine et précise d'un arbre; je m'éblouis de lumière et de soleil!...

Le soleil!... il monte et nous accable! La température s'élève sans cesse, devient intolérable; personne ne se sent plus envie de rire et de causer; nous essayons de dormir, écoutant résonner, l'un après l'autre, les noms bien connus des stations, nous soulevant parfois pour jeter un regard désolé sur le paysage, qui devient plus plat, plus cultivé et plus banal : l'air échauffé vibre et trouble la netteté des lignes. Ce sont des heures de réelle souffrance. Elle ne cesse qu'à Catane, où nous nous échappons avec joie de notre chaude prison.

Tout de suite, en rôdant par les rues, nous nous apercevons que nous sommes entrés dans la sphère d'influence de l'Etna, s'il m'est permis d'employer ici ce mot généralement pris dans une autre acception. Inutile d'apercevoir la montagne empanachée de vapeur pour comprendre la place qu'elle occupe ici : examinez plutôt le sol sur lequel repose la ville, ce sol de lave sombre qui l'attriste par sa couleur; allez au bord de la mer, et vous verrez la falaise de lave ardente qui s'est figée au contact des flots. Visitez les collections de l'université, et vous y trouverez l'œuvre des savants dont le volcan a absorbé l'activité, la vie entière.

Tout est calme en ce moment, mais si le bruit se répandait que le Titan se réveille, vous verriez une population atterrée supplier les saints de détourner le fléau contre lequel l'homme est impuissant.

Heureusement il n'est point question de cela lorsqu'au petit jour nous quittons Catane par la large et belle « via Etnea ». La matinée est superbe, le soleil brille, et notre gaieté se manifeste par des rires et de joyeux propos. Bientôt nous avons dépassé les environs immédiats de la cité, peuplés de villas. Des murs élevés enserrent la route, nous dérobant la vue des vignes et des vergers qui recouvrent ce sol volcanique, très fertile partout où l'eau ne manque pas absolument; seule la cime touffue d'un amandier surplombe parfois, ou bien quelque large figuier étale ses branches tentatrices jusqu'au milieu du chemin.

Là où le mur manque, et où nous apercevons les cultures qu'il protège, nous nous rendons compte, jusqu'à un certain point, des dommages causés par la sécheresse : les feuillages jaunis, flétris, ont un aspect maladif qui fait peine à voir. Quoi d'étonnant? Depuis le printemps, il n'a pas plu; l'été, très chaud, se prolonge indéfiniment. Pauvres paysans, dont le sort est si dur déjà!

Une plante croît merveilleusement dans ce sol aride : c'est le genêt. Nous en rencontrons des quantités; beaucoup sont de véritables arbres dont les premières bifurcations sont à plusieurs mètres au-dessus du sol. Seulement ces arbres ne contribuent guère à égayer le paysage : avec leur tronc difforme, leurs branches grêles et sans feuilles, noircies par la poussière de lave, ils ont un air malingre, malgré leur développement extraordinaire. Nous en traversons de véritables champs avant d'arriver à Nicolosi, pauvre village, noir aussi de cette impalpable couleur de suie qui envahit toutes choses.

Là s'arrête notre voiture, et des mulets, retenus à l'avance, nous attendent à la station du Club Alpin. Avant de les monter, nous entrons dans la maison, où l'on demande à chacun de nous sa nationalité, son lieu de naissance, sa profession, son âge (quelle indiscrétion!) et s'il est membre du Club Alpin Italien.

Et maintenant en selle! Sur une route poudreuse, au milieu des vignes, s'allonge notre petite caravane, un guide en tête et un autre à l'arrière-garde, escortée par quatre ou cinq *carusi* de tous les âges. Ces enfants, futurs guides, afin de s'habituer à leur métier, suivent sans rétribution, sous la direction de leurs aînés, les touristes qui font l'ascension de l'Etna, du Mongibello, comme ils disent ici, par un bizarre assemblage d'un mot latin et d'un mot arabe qui ont tous deux le même sens (*djebel* signifie « mont ») : ils trottinent bravement, infatigables, croquant quelques grains de raisin qu'ils cueillent aux vignes le long du chemin.

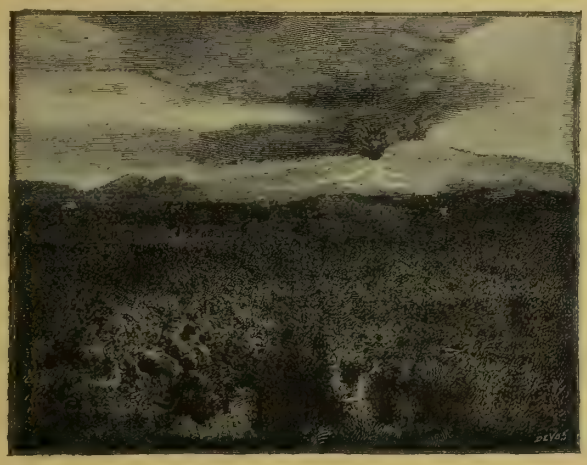
Ces vignes sont la principale production de la région : de tous côtés elles traînent sur le sol leurs feuilles prématurément jaunies par le phylloxera. Étrange chose que cette végétation abondante, effaçant patiemment les traces, constamment renouvelées, de la brutalité des forces souterraines! Partout où la lave séculaire s'effrite et tombe en poussière, la plante tenace reprend le territoire dont elle a été dépossédée aux jours anciens. Elle prospère sur la cendre de ce feu qui l'a dévorée, qui n'est pas éteint et qui bouillonne encore dans les profondeurs du sol. Ce feu parfois se ravive brusquement et, par une voie bruyamment frayée, s'épanche en coulée de lave, détruisant en un instant l'œuvre de fertilité et de vie, pour laquelle se sont unis, pendant des siècles, la plante et l'homme, courageux et persévérants alliés.

Les guides me montrent le chemin suivi par la lave de la dernière éruption (1892) : une large bande noire qui serpente entre les vignes vertes, hérissée de blocs de toutes dimensions; d'autres encore, plus anciennes, quelques-unes ayant déjà perdu leur aspect caractéristique sous l'envahissement de la végétation. C'est vraiment un spectacle saisissant que ces blocs à la contexture spongieuse, déchiquetés, enchevêtrés, qui se soutiennent entre eux et semblent ne rester debout que par un miracle d'équilibre!

Nous marchons lentement, à la chaleur de midi, terrible dans cette plaine de Catane. La pente s'accentue peu à peu : nous avons laissé derrière nous les Monti Rossi, deux cônes d'une régularité parfaite, qui doivent leur nom à leur coloration rougeâtre; de là s'échappa, en 1669, la lave qui détruisit Catane. Au bout de quelques heures, nous pénétrons dans un bois de châtaigniers : de jeunes arbres trop peu élevés pour nous abriter; nous risquerions de nous accro-

cher à leurs branches. A mesure que nous nous élevons pourtant, ils augmentent de dimensions, et s'entremêlent de quelques autres espèces, frênes et bouleaux. Un de nos petits guides s'enfonce dans le taillis et reparaît bientôt, la blouse pleine de pommes, qu'il distribue à la ronde. Elles sont loin d'être mûres malgré leurs joues roses, mais qu'elles sont bonnes! et quel délice que leur jus acidulé pour nos palais desséchés! Témoin de ce vol, une fillette est sortie du fourré avec de grands cris; on lui tend quelques pièces de monnaie, alors elle hésite un instant, debout sur le talus, puis dégringole prestement, saisit l'argent, et disparaît en une minute.

Bientôt nous faisons halte à la *Casa del Bosco*, grossier bâtiment dans lequel nous déballons nos provisions, suivis tranquillement du regard par deux hommes que nous trouvons paresseusement allongés sur des matelas; ils n'interrompent pas leur sieste tandis que nous prenons possession de la table et des chaises qui meublent leur domicile. Au bout d'une heure nous repartons, et nous ne tardons pas à quitter l'abri du bois.



L'ETNA. — A GAUCHE : LES MONTI ROSSI.

Comme nous marchons à la file indienne, et que je ne puis, par conséquent, causer avec mes compagnons, je questionne le jeune muletier qui tient ma monture. C'est un bel échantillon de la population de Nicolosi que ce grand garçon souple et agile, avec des traits réguliers, de longs yeux sombres, et une profusion de boucles brunes : « Que peuvent être ces tas de pierres blanches qui, de loin, ne sont pas sans ressemblance avec un homme coiffé d'un grand chapeau? — C'est qu'en effet, signorina, on a cherché à leur donner la forme d'un être humain, afin d'éloigner les loups du parc à moutons que vous voyez tout près : les loups n'osent venir examiner de près ce qu'ils prennent pour le berger, et le troupeau est gardé sans peine », me répond le gamin en souriant à l'idée du bon tour que l'on joue à maître loup, de temps immémorial; mais je me demande avec étonnement ce que peuvent brouter les moutons condamnés à vivre ici.

Maintenant nous nous rendons bien compte de la nature volcanique de la montagne : partout les phénomènes plutoniens ont imprimé leur cachet sauvage à ce sol convulsé; partout des cratères éteints ou fumants, couronnés de jaunes efflorescences, échancrés pour livrer passage à la lave; cônes obtus, ouvertures béantes; des vallées étranges et des blocs aux formes tourmentées. Au-dessus de nous se balance la fumée du cratère central, que les plis du terrain nous dérobent et nous laissent voir tour à tour. Les heures passent, le soleil décline, pâlit et disparaît derrière un cratère; au même moment, nous apercevons la coupole de l'observatoire attenant à la maison des Anglais. Encore une heure de marche, bien pénible pour nos pauvres bêtes fatiguées qui enfoncent dans les *lapilli*, et nous atteignons le refuge. Il est temps, car le froid nous gagne avec la nuit.

La *Casa Inglese*, ainsi nommée en souvenir des officiers anglais qui la bâtirent au commencement de ce siècle pour remplacer l'ancienne grotte, trop primitive, est loin d'être confortable; mais y songeons-nous seulement? Mon frère et moi surtout, jeunes alpinistes aussi joyeux qu'inexpérimentés, sommes enchantés : jamais nous n'avons perché si haut!

La nuit vient, profonde, belle et calme; sur le ciel, vaguement éclairé, les pics dessinés en masses sombres s'effacent peu à peu; plus pures, plus claires, plus nombreuses sur un champ plus obscur, brillent les étoiles. Une tache blanchâtre, comme phosphorescente, désigne l'emplacement de la ville, dont nous sommes loin, si loin! Et les rumeurs de la terre n'arrivent point jusqu'à nous.

Enfouie dans une épaisse couverture, j'aimerais à m'attarder dehors, immobile et muette, perdue dans le calme immense de ce désert d'ombre, loin du monde et près des étoiles, semble-t-il, près des constellations dont les dessins familiers s'enlacent sur le fond velouté du ciel....

Mais le froid est vif, et, tout engourdie, je rentre prendre une tasse de thé auprès du brasero allumé que les guides ont posé à terre. Puis nous gagnons nos couchettes pour nous reposer en attendant l'heure du départ. Elle vient, après une nuit interminable; j'entends la porte s'ouvrir, et la voix du guide : « *Signore, sono le tre!* » Une minute plus tard, mon manteau enfilé, mon alpenstock à la main, je piétine d'impatience devant la maison.

La nuit est encore uniformément sombre; rien ne distingue l'orient de l'occident; seulement, devant nous, le cône que nous allons escalader fait comme un grand trou noir, vide d'étoiles, sur le ciel scintillant. Nous trébuchons à chaque pas. Pour éclairer notre marche, les guides allument quelques poignées de paille, et nous allons ainsi, aveuglés par la fumée, jusqu'à ce que le ciel pâlisse; il s'illumine successivement de toutes les nuances qui précèdent le lever du soleil, mais plus limpides ici, d'un éclat spécial, un éclat d'opale.

Il faut se hâter pour arriver avant le jour. L'ascension n'est nullement difficile; pénible seulement : les scories noires, parfois recouvertes d'une couche de soufre, roulent sous les pieds; là où la pente est forte, on recule presque autant que l'on avance. A 5 heures et demie, nous touchons au but. « L'horizon n'est pas clair, me crie mon frère arrivé avant moi. Nous ne verrons pas le soleil sortir de l'eau : mais c'est merveilleux quand même! »

J'arrive à mon tour : nous sommes sur la crête étroite de l'immense cratère : d'un côté, la Sicile tout entière est à nos pieds; de l'autre, un gouffre co

lossal, dans les profondeurs duquel se perdent nos regards. De ses parois escarpées s'échappent, par d'étroites fissures, d'innombrables jets de vapeur, tantôt légère et bleuâtre, tantôt blanche ou même légèrement jaunâtre, plus dense, chargée d'exhalaisons chlorhydriques ou sulfureuses; tous ces jets montent, s'élèvent au-dessus du cratère, se confondent en un grand voile ténu et mouvant. Et presque aussitôt je vois apparaître, au milieu de ces vapeurs qu'il déchire, un globe ardent, rouge d'un rouge de rubis, qui se dégage peu à peu, magnifique, flottant dans les nuages bleuâtres. Ses rayons obliques glissent sur la cime rose des montagnes, s'abaissent par degrés, rasent les plaines, éclairent vivement, avec un relief saisissant, la surface raboteuse de l'île sur laquelle s'étend, en triangle colossal, l'ombre massive du volcan.

Voici les petits villages insouciants, nichés dans les premières rampes de la montagne, comme des nids d'insectes entre les fortes racines d'un arbre; voici Castrogiovanni, l'antique Enna, haut perchée sur son énorme rocher; voilà la chaîne des Madonie. Le littoral se dessine nettement, découpé en une foule de golfes. L'île entière, avec sa ceinture de mer, sort des brumes matinales, et près d'elle, comme des nuages, flottent d'autres îles plus petites : Ustica et le groupe volcanique des Lipari. L'aspect de la Sicile, vue ainsi de haut, est frappant : « On dirait des nids de termites! » s'écrie mon frère, et sa comparaison est juste. Une plaine hérissée d'innombrables taupinières, telle est bien l'idée qu'éveille cette surface sillonnée par un réseau de montagnes dont les plus hauts sommets dépassent 2000 mètres, qui ne forment point de chaînes continues, celle de la côte nord, qui fait suite aux Apennins, exceptée, mais un enchevêtrement capricieux qui couvre l'île entière, moins quelques plaines près de la mer.

L'ETNA, VU DE CATANE.

Placés plus bas, nous distinguerions la diversité des cultures; nous remarquerions la rareté des cours d'eau; nous reconnaîtrions les villes bâties sur les hauteurs, par crainte de la malaria et du brigandage. A cette hauteur, rien ne nous frappe que cette nature montagneuse du sol; l'immensité même du spectacle nous empêche d'en saisir les caractères moins essentiels, et c'est dépouillé de tous ses détails que nous embrassons du regard ce coin du globe.

Aussi, sans écouter les guides réciter les noms des pays que l'on voit et que l'on ne voit pas, je mesure de l'œil la distance qui nous sépare de la plaine. Le voyageur qui a gravi une cime des Alpes, se voyant environné de pics, ne se rend pas compte : ici, sur ce sommet unique, on se voit bien à 3313 mètres *au-dessus du niveau de la mer*! La mer est là, tout près, mais si bas! Tout ce qui nous entoure est si petit, si éloigné! L'impression produite par une si petite dénivellation n'est nullement atténuée par la lenteur avec laquelle s'élève la montagne, dont les pentes sont très douces, et qui occupe un large périmètre; le Mongibello, le mont des monts, ne s'est point hâté; sûr de sa force, il s'est élevé peu à peu, suivant une ligne courbe régulière, sans brusquerie. Tel qu'il est, je doute que le plus fantastique entassement de monts atteigne à l'effet si simple et si grandiose de ce géant solitaire.

Cependant, plus encore que cette vue unique, le cratère m'attire; ce gouffre au fond duquel bouillonne encore une lave invisible (le jour tout au moins, car la nuit on aperçoit des reflets rouges); cette fenêtre par laquelle la surface de cette mince écorce terrestre que seule nous connaissons communique avec de mystérieuses profondeurs, m'impressionne profondément.

Tout est calme et muet : point de ces *boati*, de ces détonations dont le vieux volcan a été si prodigue. Immuablement immobiles semblent les parois de cet abîme. Seules les vapeurs qui serpentent, léchant les blocs sombres, témoignent de l'activité incessante du feu qui, tant de fois, s'est frayé une issue à travers la roche. Je voudrais me pencher, essayer de voir le fond, mais les guides me retiennent. Rien de plus facile que de tomber, disent-ils. Comme le sort d'Empédocle ne me tente nullement, j'obéis et je me retire. Bientôt nous reprenons à regret le chemin de la Casa Inglese.

Maintenant qu'il fait grand jour, nous distinguons des myriades de petits cônes éruptifs, souvent empanachés de vapeur, les enfants de l'Etna, disent les paysans, et des fumerolles aux abords teints de soufre. Que d'intéressantes observations géologiques on pourrait faire! Mais nos mulets attendent. Nous nous arrêtons un instant devant la Valle del Bove, immense gouffre de 5 kilomètres de large, avec des parois à pic de 1 200 mètres, qui fut autrefois une des bouches les plus actives de l'Etna; mais les laves ont oublié cette voie.

Un coup d'œil en passant à la *Torre del Filosofo*, qui marque la place où Empédocle trouva la mort, et nous reprenons la route d'hier; à travers les *lapilli* noirs éclairés de fleurs jaunes, les touffes de fougères, les bois de châtaigniers et les vignes, nous gagnons Nicolosi : avant le soir, nous sommes à Catane.

Et maintenant, après une nuit reposante, nous reprenons le train pour Palerme. Le soir est venu; dans le ciel d'un bleu adouci, la lune brille, croissant étroit, atténuant les lignes nettes et les couleurs vives, teignant d'un blond argenté, infiniment délicat, les champs pleins de paix monotone; mais c'est une monotonie délicieuse qui donne au paysage un charme triste, très doux.... Aux abords des stations, le vent tiède apporte un parfum balsamique d'eucalyptus, et les arbres australiens allongent leur silhouette grêle, à travers laquelle les rayons de lune passent abondamment.

E. Gounot.

A Madagascar

Le Corps Expéditionnaire

L'État-Major

Le *Tour du Monde* a donné dans son précédent numéro la composition du corps expéditionnaire de Madagascar. Ce sera le général de division Duchesne qui exercera le commandement général de cette armée, et il sera même revêtu de certains pouvoirs politiques et diplomatiques.

Le général Duchesne a déjà pris part à diverses campagnes aux colonies. En 1884 et 1885 notamment, ayant alors le grade de colonel, il chassa, au Tonkin, les Chinois de la Rivière Claire, et à Formose il commanda nos troupes aux combats qui eurent lieu au nord de Kelung. Il faut espérer que sa santé, autrefois éprouvée en Extrême-Orient, est suffisamment rétablie aujourd'hui pour lui permettre de mener jusqu'au bout la campagne qu'il va diriger, avec l'expérience et l'autorité acquises dans les guerres lointaines.

Dessin de l'Illustration. Cliché Luzzato.

GÉNÉRAL DUCHESNE.

Sous ses ordres, les deux brigades d'infanterie auront à leur tête les généraux Metzinger et Voyron. Comme le général Duchesne, le général Metzinger est un ancien soldat du Tonkin. En 1886, comme lieutenant-colonel, il fut appelé au commandement d'une des régions militaires de notre conquête et il participa à la campagne qui amena la pacification du Thanh-Hoa.

Le général Voyron est un de nos plus brillants officiers d'infanterie de marine. En 1881, comme chef de bataillon, il s'illustra au Sénégal en menant la colonne d'assaut qui enleva le *tata* de Goubanko. Il fit des prodiges de valeur dans cette attaque où nous perdîmes un dixième de notre effectif. En 1883, devenu lieutenant-colonel, toujours au Sénégal, il enlève la capitale du chef révolté du Bossea, Abdoul-Boubakar. Cinq ans après on le retrouve en Cochinchine, investi du commandement supérieur des troupes, et, en 1891, il dirige avec un plein succès les opérations entreprises au Yen-Thé.

Cliché Pirou. Rue Royale.

COLONEL DE TORCY.

Le chef d'état-major du corps est le colonel de Torcy, du 161e d'infanterie, qui fit tout dernièrement partie de la mission envoyée aux obsèques du Tsar Alexandre III.

Le service des renseignements est confié au lieutenant-colonel breveté de Beylié, de l'infanterie de marine. En 1885, il servit au Tonkin et, sous les ordres du colonel Giovanninelli, prit part à la marche sur Lang-Son. En novembre 1890, ayant le grade de chef de bataillon, de concert avec le commandant Tane il battit les Pavillons-Noirs dans le Yen-Thé, à Cao-Thuong et à Luoc-Ha. Devenu colonel, il fut, en 1891, placé à la tête d'un des quatre territoires militaires créés au Tonkin.

Cliché Pirou. Boulevard St-Germain.

COLONEL DE BEYLIÉ.

Mais ce qui désignait tout particulièrement le colonel de Beylié pour faire partie de cet état-major, c'est sa récente mission à Madagascar. C'est lui qui fut chargé de relever topographiquement la route de Majunga à Tananarive. Il réussit à accomplir cette mission secrète en se faisant passer pour un naturaliste, mais, lors de son séjour à Tananarive, le gouvernement malgache conçut des doutes sur l'identité du prétendu savant, et, pour plus de sûreté, le colonel dut revenir par Tamatave.

Il aura sous ses ordres le lieutenant Aubé, qui a complété ses propres travaux l'année dernière, en se faisant passer pour un chercheur d'or, ce qui lui permit d'examiner le pays avec beaucoup d'attention, et sans éveiller les mêmes défiances que le colonel.

Le commandement de l'artillerie est confié au colonel breveté Palle, directeur de l'atelier de construction, qui a fait aussi campagne au Tonkin, où il fut commandant du parc d'artillerie. Ce fut lui aussi qui, en 1885, dirigea, avec beaucoup d'habileté, le service d'approvisionnement de la colonne expéditionnaire de Langson.

Cliché « Soleil du Dimanche »

COLONEL PALLE.

C'est le lieutenant-colonel du 22e d'artillerie, M. Bailloud, qui est chargé du délicat service des étapes. Il est déjà parti, au mois de décembre dernier, pour Madagascar, d'où il doit envoyer un premier rapport au général Duchesne pour l'organisation du service et le choix d'un emplacement favorable pour un *sanatorium*. C'est lui qui dirigera le service par échelons des petites voitures Lefèvre, destinées au ravitaillement.

Le génie sera commandé par le lieutenant-colonel Marmier, du régiment des chemins de fer, qui a déjà fait campagne aux colonies.

La direction du service de santé est réservée au médecin principal M. Emery-Desbrousses, qui a suivi autrefois nos troupes au Mexique, en Tunisie et au Tonkin, et à M. Hocquart.

Enfin le commandant de la prévôté est le chef de bataillon Gaudelette, de la garde républicaine. Il a commandé la gendarmerie de la Réunion et déjà fait campagne à Madagascar contre les Hovas. Il sera chargé d'organiser les convois formés d'indigènes prisonniers, ou réquisitionnés, s'il y a lieu, et sa connaissance de ces populations ne sera pas d'une médiocre utilité.

On voit du reste que dans le choix des officiers supérieurs destinés à cette expédition on a tenu grand compte de leurs précédentes campagnes aux colonies et pris de préférence des soldats d'une expérience reconnue.

Explorateur et Collectionneur

Le docteur Holub en Afrique

Il n'est bruit en ce moment, au delà de l'Atlantique, que du Dr Holub, qui fait à travers les États-Unis une série de conférences sur ses voyages dans l'Afrique australe.

Le Dr Emile Holub est né en Bohême, et il prit ses grades à la faculté de Prague. Tout jeune encore, les voyages l'attiraient et il parcourut son pays natal, collectionnant déjà des animaux, des oiseaux, des reptiles. C'était une vocation qui s'annonçait. Il la suivit, et en 1872 il se rendit en Afrique, dans le district diamantifère de Kimberley.

DOCTEUR HOLUB.

Comme il n'avait pas de fortune, il commença par gagner de l'argent en exerçant sa profession de médecin. Après quoi il risqua une pointe jusqu'à la frontière nord du Transvaal.

Revenu à son point de départ, il repartait en 1875, et jusqu'en 1879 il explorait le pays des Maroutsés, sur le haut Zambèze. Les lecteurs du *Tour du Monde* ont eu sous les yeux un résumé du récit de l'auteur lui-même, publié en allemand sous le titre de *Sept Ans dans l'Afrique Australe*[1].

De ce premier voyage, le Dr Holub rapporta des dessins, des peintures et aussi toute une ménagerie d'animaux vivants, plus vingt et une caisses de collections. C'était un assez joli début.

De retour en Autriche, le docteur Holub songea à se créer les ressources nécessaires pour une seconde exploration. Il fit un livre et raconta son voyage dans une série de conférences. Il réunit ainsi environ 125 000 francs. Son premier voyage s'était fait sans l'aide du gouvernement : cette fois il en reçut un subside considérable, et en y joignant son gain, il se trouva à la tête d'une somme ronde de 300 000 francs. Il repartit.

Mais cette fois l'expédition était mieux montée. Il emmenait six officiers autrichiens, et, arrivé en Afrique, il recruta vingt nègres d'escorte et cent vingt porteurs. Un personnage nouveau se joignit à la troupe ainsi formée : la jeune femme que le Dr Holub venait d'épouser et qui l'accompagna vaillamment.

Ce second voyage dura quatre ans. Le docteur parcourut le pays des Ma-Choukouloumbé, des Ma-Boutsi, et des Ma-Tokoi. Il y trouva un accueil moins hospitalier que chez les Maroutsés, et ces indigènes, assez féroces, l'attaquèrent à Galougonga. Le docteur y perdit ses cahiers de notes, mais il eut le courage de retourner sur ses pas et il les retrouva, abandonnés par l'ennemi comme objets sans valeur. Les péripéties de ce voyage ont été racontées dans un livre intitulé : *Du Cap au pays des Ma-Choukouloumbé.*

C'est à un million et demi de francs qu'on estime la valeur des collections rapportées par le Dr Holub de sa deuxième expédition : plus de 900 crânes de grands animaux, 514 peaux, plus de 2000 oiseaux ou plumages, 900 œufs, 220 poissons, 700 mollusques, plus de 500 reptiles, 35 000 spécimens variés correspondant à toutes les branches de la zoologie. Comme botaniste, il avait recueilli plus de 700 algues, un herbier de 5 000 plantes, 700 spécimens de fruits, semences et bulbes, 200 échantillons de bois. La paléontologie était représentée par 727 spécimens de reptiles, poissons et plantes fossiles. Comme échantillons de géologie il apportait plus de 500 morceaux de roc ou de minerai.

D'innombrables cahiers renfermaient les observations de toute espèce, d'histoire naturelle, de médecine, de météorologie, d'anthropologie, les notes de géographie, d'histoire des pays parcourus. Le docteur avait relevé la latitude, la longitude et l'altitude d'une quantité de points, et dressé des cartes. Enfin, en plus des photographies, il avait pris quelques centaines d'esquisses.

Grâce à ces documents, avec les objets rapportés ou leurs moulages, le Dr Holub put, aux expositions de Vienne en 1891 et de Prague en 1892, organiser de véritables villages indigènes, peuplés de mannequins représentant les habitants dans leurs occupations les plus typiques.

Comme tout cela est malaisé à loger, l'empereur d'Autriche a donné au voyageur un terrain à Vienne, pour y ériger un bâtiment approprié. Pourtant le Dr Holub s'est déjà défait de la plus grande partie de ses collections. Il ne veut garder pour lui, en effet, que ses grandes maquettes d'indigènes de quatorze tribus nègres et certaines sculptures et peintures grossières, trouvées dans des grottes, œuvres des primitifs Bushmen.

Gratuitement, il a donné les trois quarts de ces richesses scientifiques, préparées de ses mains, aux musées de Vienne, de Prague, de Budapest, de Lisbonne, Madrid, Rome, Athènes, Belgrade, Bucharest, Stockholm, Copenhague, Leyde, Bruxelles, Munich, Stuttgart, Carlsruhe, Iéna. L'Angleterre et la France semblent seules ne pas avoir eu leur part de ces prodigalités.

Et maintenant l'Amérique attend son tour. Hospitalièrement accueilli à Chicago par la haute banque, le Dr Holub récolte dans ses conférences les dollars nécessaires à de nouvelles excursions. C'est un habitué de la tribune, et même en anglais, qu'il parle seulement avec un léger accent, il sait attirer et intéresser ses auditeurs. Il a conquis d'un seul coup la presse en promettant d'étendre ses largesses jusqu'aux États de l'Union, si soucieux d'enrichir les collections de leurs muséums et de leurs universités. Il leur enverra quelques souvenirs, lorsqu'il sera revenu à Vienne, au mois d'avril prochain, pour préparer son troisième voyage, en l'année 1896.

1. *Tour du Monde*, 1883, 2e semestre.

Petites Industries forestières

On sait combien de difficultés créent aux montagnards la saison d'hiver et l'inaction forcée à laquelle ils sont réduits pendant de longues semaines; et lorsque le pays se montre aussi rude envers l'habitant, celui-ci, fatalement, est appelé à émigrer.

C'est pour remédier à ce mal qu'a été fondée en 1890 l'école d'Aoste. Elle est ouverte pendant les trois mois d'hiver seulement. Pour les élèves qui ne peuvent venir chaque jour, on a fait marché avec un traiteur, qui les prend en pension pour la modique somme, trop forte cependant pour beaucoup, de 30 fr. par mois.

Ce que les élèves apprennent à cette école, c'est le travail du bois. On en fait des concurrents à l'industrie suisse des bois sculptés. On leur montre à faire des chalets, des porte-montre, des cadres, des boîtes de pendule, des miroirs, des consoles, des cuillères et fourchettes, en un mot tous ces menus bibelots d'un goût plus ou moins pur, ces souvenirs, que chaque touriste se croit tenu d'acheter, que l'on trouve même dans toute l'Europe et qui rapportent à la Suisse, bon an mal an, la bagatelle de quelques millions.

Dans un rapport intéressant, publié dans le *Bulletin du Club Alpin Italien*, on voit que pendant les trois mois de l'année scolaire 1893-94 cinquante-huit élèves ont suivi les cours, essentiellement pratiques, du sculpteur Lanaz et de son assistant Chattel. Durant cette courte période de travail, 205 objets ont été fabriqués. Quelques-uns ont une valeur marchande de 10 francs, la moyenne de 0 fr. 50 à 3 francs.

Inutile d'insister sur le service que rend aux montagnards cette institution, bien modeste cependant, avec son mince budget de 1 067 fr. Elle leur apprend à utiliser à la maison, grâce à un travail n'exigeant ni grand matériel, ni grand espace, les mois où l'on ne peut s'occuper au dehors, où la vie est particulièrement âpre, et le pain de chaque jour difficile à gagner.

En Nouvelle-Zélande

Un nouveau Club Alpin

Depuis 1891 la Nouvelle-Zélande possède un Club Alpin. Dans ce pays à peine conquis à la civilisation depuis quelques dizaines d'années, il s'est trouvé vingt-huit sportsmen pour s'associer. Ils sont trente-huit aujourd'hui, plus quarante-trois adhérents. Le grand « Alpine Club » de Londres protège ce frère cadet, et une revue spéciale, l'*Alpine Journal*, rend compte des prouesses des alpinistes néo-zélandais.

Il faut être à l'épreuve pour être admis au Club Alpin de la Nouvelle-Zélande : les ascensions ne sont pas organisées là-bas comme en Suisse. Il n'y a pas de poteaux indicateurs, de cabanes, de guides brevetés, ni de porteurs. Un seul refuge a été construit jusqu'ici et quelques sentiers ont été tracés.

Dans ces montagnes inconnues, l'alpiniste doit se tirer d'affaire lui-même, découvrir patiemment le chemin à suivre pour atteindre son but, et ensuite communiquer à ses collègues les renseignements dus à sa propre expérience. Ce doit être du reste pour un véritable amateur un plaisir supérieur que d'atteindre le premier, à force d'habileté et d'endurance, un sommet que nul n'avait foulé avant lui.

L'année passée a eu lieu la *première ascension* du mont Darwin (2 962 mètres), la *première ascension* du mont Footstool (2 766 m.), la *première ascension* du mont de la Bêche (3 055 m.), celle-ci très difficile, accomplie par MM. T. C. Tyfe et G. Graham. Le même M. Tyfe a fait, sans guide et seul, l'ascension du mont Darwin et du mont Malte-Brun (3177 m.).

Le Club de la Nouvelle-Zélande étudie en ce moment le mouvement des glaciers principaux du mont Cook, de Murchison, d'Hooker et de Müller. En 1891 un des associés, M. T. M. Brodrik, a fait un relevé trigonométrique des pierres éparses sur ces glaciers, ce qui permettra d'en mesurer les déplacements.

D'autres membres du club reconnaissent le système montagneux de l'archipel, et déjà la carte orographique de la plus méridionale des deux îles est assez complète. Les associés de l' « Alpine Club » néo-zélandais ne sont donc pas seulement des touristes recherchant la difficulté pour elle-même, et les questions scientifiques sont parmi eux à l'ordre du jour.

Mag Dalah. — *Un hiver en Orient.* Un vol. in-8, avec croquis de l'auteur et une préface de M. Rousse, de l'Académie française. Paris, Delagrave, 1892.

Ce récit charmant, que M. Rousse n'hésite pas à qualifier de « livre rare », révèle bien la délicate main d'une femme, et à supposer qu'on l'ignorât, on le devinerait sans peine. Il y a une aisance de narration, un naturel de pensée et d'expression, une grâce simple, franche, aisée, dont les femmes seules ont le secret.

Toutes ces qualités, on les trouve dans cette courte relation, simplement contée comme elle est illustrée sobrement, mais cent fois plus captivante que si l'auteur s'était attaché à nous accabler des détails scientifiques, historiques.

Le voyage est en soi, cependant, assez banal. Rien de plus commun aujourd'hui, rien de plus classique chez les personnes riches ou qui veulent voir une fois les pays de soleil, que cette excursion en Egypte, d'abord au Caire, à Alexandrie, avec l'inévitable visite aux Pyramides, au Sphinx, au musée de Boulaq; puis la descente du Nil en dahabièh jusqu'aux confins de la Nubie; enfin le retour par la Syrie et les Lieux Saints. Il n'y a là rien de nouveau à apprendre, rien du moins en fait d'impressions personnelles, qui paraisse devoir vous retenir.

Eh bien, si l'on croit cela on se trompe. L'aimable personne qui se cache sous le pseudonyme de Mag Dalah a su rajeunir, par sa fraîcheur d'impressions et la spirituelle aisance de son style, ce thème en apparence usé.

Plus d'une fois, négligemment, elle vous esquisse un tableau qui ne serait pas indigne des maîtres de genre, Fromentin ou Théophile Gautier. Cela est un, net, précis, souvent assaisonné de malice jeune et vive; et sur l'ensemble, flotte une sentimentalité franche qui donne à l'œuvre son cachet personnel.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Fouilles Archéologiques en Grèce et dans l'Orient Hellénique

DEUXIÈME PARTIE : *Une Campagne de Fouilles*[1]. — CONCLUSION.

Il ne nous reste plus qu'un mot à dire, un dernier conseil : il est prudent de procéder sur place à la restauration des menus objets que la fouille elle-même a brisés, ou qui l'avaient été auparavant dans le tombeau, par l'effet de l'effondrement des terres.

Des procédés particuliers d'estampage ou d'empreinte doivent être aussi appliqués à la reproduction des pierres gravées et des monnaies qui se trouvent souvent dans ces sortes de fouilles.

L'empreinte à la cire molle, qui se prête ensuite à un surmoulage en plâtre, est le moyen le plus sûr de reproduire une pierre gravée.

Ces moulages en plâtre se font aujourd'hui en Grèce par les soins du gouvernement, qui a établi au Musée central un atelier officiel. Le monopole de l'État semble être la meilleure garantie de tous les *fouilleurs* : l'industrie privée n'ayant plus à intervenir dans ce travail, l'intérêt qui s'attache à la possession exclusive des premiers moulages est sauvegardé.

1. Voir la 1re partie : *A Travers le Monde*, nos 2, 3 et 4, et la 2e partie : nos 8, 9 et 10.

Il ne nous appartient pas de rappeler ici les ouvrages où se publient ordinairement en France les résultats de fouilles, ni les connaissances très variées de philologie, d'histoire et d'archéologie que cette publication exige. S'il s'agit de membres de l'Ecole d'Athènes, ce travail devient pour eux le meilleur des apprentissages scientifiques, d'autant plus qu'il se fait sous les yeux du directeur.

Si des amateurs ou des savants libres de toute attache officielle entreprenaient le même travail, ils trouveraient assurément un secours précieux dans la collaboration soit de l'Ecole, soit de l'Académie des Inscriptions. Les ressources ne manquent jamais pour la publication des découvertes intéressantes : c'est l'entreprise même des fouilles, dans les conditions actuelles, qui arrêtera longtemps encore les bonnes volontés individuelles.

Et pourtant, si les fouilles de Delphes ont coûté des centaines de mille francs, à cause des difficultés particulières du terrain et de l'étendue du champ de fouilles, il s'en faut de beaucoup que des sommes aussi considérables soient nécessaires pour faire une besogne utile en Grèce. Il y a, notamment dans les îles de l'Archipel, des sites antiques qui pourraient être fouillés et explorés sans une grande mise de fonds et (chose importante aussi à considérer!) sans aucun danger de maladie, dans les conditions les plus hygiéniques et les plus agréables.

Avant que l'École n'eût été cruellement éprouvée par la mort de Bilco et de Veyries, nous ne songions même pas à emporter avec nous du sulfate de quinine quand nous allions à Délos! Nos jeunes camarades en emportent aujourd'hui, mais ne s'en servent guère. Il n'en est pas de même à l'intérieur des terres, dans les vallées de Mantinée et de Tégée, dans les plaines de Platées ou de Marathon. Dans l'Archipel, le vent du nord, qui gêne parfois les caïques, et qui met à une rude épreuve la patience des gens pressés, assure du moins aux heureux explorateurs de Délos ou des Cyclades voisines une température délicieuse, dans un décor lumineux, sous un ciel incomparable!

A. HAUVETTE.

NOS CONCOURS. — Février : Récits de Voyage. — Appréciations.

Tous nos remerciements d'abord à nos abonnés qui, par l'envoi de nombreux et agréables récits, ont si bien répondu à notre appel et à nos intentions.

C'était la première fois que nous les invitions à nous communiquer leurs impressions, à décrire les routes ou pays qu'il leur avait été donné de parcourir, à prendre leur part enfin de collaboration dans cette histoire des voyages que *le Tour du Monde* écrit au jour le jour depuis 35 ans.

Nous sommes heureux d'avoir été si bien compris. C'est de Sicile, de Belgique, de Suisse, d'Espagne et des quatre coins de la France que nos amis se sont donné rendez-vous au concours de février pour nous conduire à l'Etna, au Japon, à Port-Saïd et dans la mer Rouge, en Egypte et sur les bords du fleuve Orange, en Ecosse ou à Saint-Pétersbourg, en Catalogne et en Suisse.

Rassurez-vous : la France a été aussi très visitée, et sur des points où une excursion est encore une exploration, où le voyage est un élément d'instruction. On nous a fait voir la haute vallée si pittoresque de l'Aude et la riche plaine de Cerdagne, les embouchures historiques de la Bidassoa et de la Nivelle, les cañons du Tarn, les cluses du Jura, la route semée de châteaux forts d'Amiens à Péronne, les gorges du Var, les maquis de Corse, le désert de Camargue et la France nouvelle, Algérie et Tunisie, de Biskra à Bône, de Kabylie à Kairouan.

Nous voudrions qu'il nous fût permis de présenter à nos lecteurs tous ces récits. Ils verraient, comment en quelques jours, le jury a fait avec les concurrents d'une façon charmante le *Tour du Monde*, comment son titre s'est ainsi justifié encore d'une manière imprévue et nouvelle.

Et quelle variété de tons, dans cette variété de sujets, doublant le prix de cette causerie avec nos abonnés! L'observation scientifique et précise, la description des coutumes et religions des étrangers, la philosophie qui se dégage des choses et des hommes, l'évocation du passé dans des milieux historiques, l'émotion artistique ou patriotique, n'excluaient pas les détails de cuisines pittoresques, les plaisanteries d'excursionnistes en joyeuse partie, et le récit des mésaventures classiques dont on rit plus tard, après s'en être fâché d'abord.

Si le jury avait pu un instant douter de la véracité de ces récits, il eût été du premier coup fixé par l'accent de sincérité absolue qui se dégageait de tous. Aussi comprendra-t-on son embarras pour faire un choix entre les narrateurs, et distribuer des éloges et des critiques. Le premier mérite d'un récit n'est-il pas la sincérité? Toutes les narrations avaient ce mérite au même degré.

Toutes cependant n'étaient pas aussi riches en impressions, ni écrites d'une main également sûre. C'est pour cela que le jury a mis :

Au premier rang les compositions de :

Mlle E. GOUNOT : *Le Mongibello : Excursion à l'Etna.*
Dr LEBLANC : *De Nagasaki à Yokohama.*
DANIEL DE LAGE : *Biskra-Bône* (Croquis et notes).

Au deuxième rang, avec le vif regret de n'avoir pu leur attribuer des prix, celles du lieut Bonneau : *Notes sur Anvers;* M. Verne : *Kairouan;* Ravier : *Aux Pyramides de Gizèh.*

Au troisième enfin, MM. Gonnaud : *De Tunis à Kairouan;* Bringer : *La vallée de l'Aude et la Cerdagne;* Mlle Condaminas : *A Zermatt;* M. Lecarpentier : *Une journée dans les vallées de la Bidassoa et de la Nivelle;* Manuela : *De Cauterets à Penticosa;* A. Dieulle : *D'Abbeville à Péronne* (*Excursion Archéologique*) ; A. Dumas : *De Port-Saïd à Djeboutil;* E. Boursin : *De Marseille à Bastia;* Cluzel : *A travers la Camargue;* Gartner : *Un mois en Ecosse;* Berchon : *En Catalogne; Barcelone;* Schœffer : *La vallée du Toudja* (Kabylie) ; L. Viort : *Excursion en Provence.*

Nous concluons par l'expression d'un regret et d'un vœu que nous formulions déjà à propos du précédent concours. Nous aurions souhaité cette fois, et nous souhaitons pour l'avenir d'y pouvoir associer M. de Lamine qui nous avait adressé un récit d'aventure de chasse dans l'Afrique Australe très intéressant, M. Maertens qui nous parlait de Saint-Pétersbourg, et M. Chesnel qui nous a signalé et décrit l'excursion des gorges du Var.

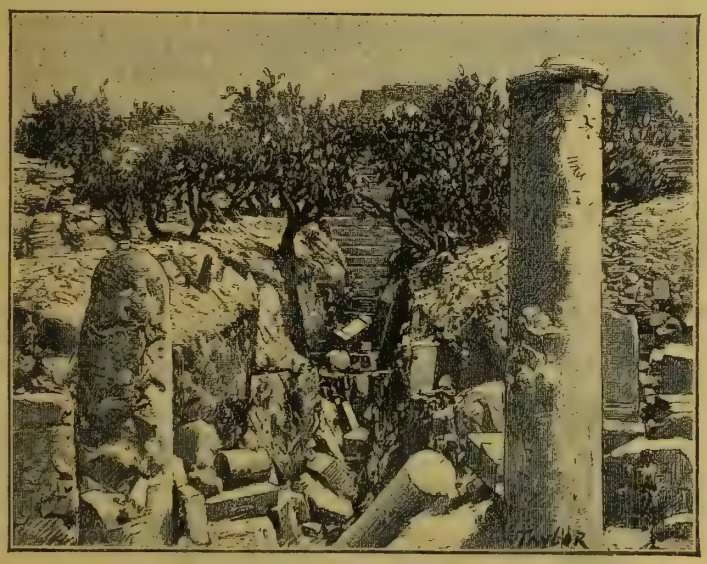
En Tunisie. — Les Ruines Romaines de Dougga.

Fouilles du Docteur Carton.

Le Tour du Monde *a déjà annoncé brièvement les premiers résultats des fouilles archéologiques entreprises à Dougga, qui, par leur importance, ont attiré l'attention du Monde savant. Nous sommes heureux de pouvoir donner à ses lecteurs, d'après les documents du docteur Carton lui-même, de plus amples détails sur les découvertes dues à ses recherches personnelles et à la collaboration du lieutenant Denis.*

De 1891 à 1893, un médecin militaire, le Dr Carton, s'est particulièrement consacré à l'étude des monuments encore subsistants de l'antique Thugga. Le Dr Carton, appelé en Afrique par le devoir professionnel, avait déjà dirigé plusieurs fouilles. Ses travaux avaient porté notamment sur les constructions hydrauliques des Romains; il avait montré comment ils avaient su, par leur art, faire surgir en plein désert une ville puissante, et 2 000 objets, vases, bijoux, etc., avaient été le résultat de ses recherches à Bulla Regia.

La Thugga des Romains, devenue aujourd'hui un pauvre village du nom de Dougga, est, à vol d'oiseau, à quelque 90 kilomètres au sud-ouest de Tunis, à 6 kilomètres de la petite ville de Teboursouk. Le pays est bien arrosé, riche en pâturages (*tukka* signifie « pâturage » en langue berbère), et l'on peut supposer de prime abord, d'après sa fertilité, qu'il fut très peuplé au temps prospère de la colonisation latine en Afrique.



DOUGGA : FOUILLES DU THÉATRE (LA GRANDE TRANCHÉE).
Photographie du Dr Carton.

Dès longtemps ces ruines étaient célèbres par les descriptions enthousiastes de Bruce et par la fameuse inscription bilingue en néo-phénicien et libyen, ou berbère, qui permit de déchiffrer cette dernière langue et que l'Anglais Sir Thomas Read enleva du mausolée sur lequel elle figurait. On peut encore aujourd'hui voir les ruines mutilées de ce monument.

Du temps de Bruce, on voyait, et même mieux qu'aujourd'hui, le temple dédié vers 165 ap. J.-C. à Jupiter, Junon et Minerve par les frères Simplex, et qui est un chef-d'œuvre de grâce. Les indigènes, peu respectueux des choses antiques, ont parqué leurs troupeaux sur l'emplacement du sanctuaire, dont le soubassement a disparu sous une couche de fumier, et ils n'ont pas craint d'élever à côté de cet élégant monument deux grossières masures.

Attiré par la renommée de ces ruines, le Dr Carton réussit à se faire nommer à Teboursouk, où nous avons un poste militaire. Il obtint un petit subside du ministère, et, avec la coopération du lieutenant Denis, il se mit à étudier Dougga. Leur attention se porta d'abord sur un superbe aqueduc de 15 kilomètres de long, qui apportait aux thermes et aux vastes citernes de la ville les eaux d'une source abondante. Ils relevaient aussi les traces d'un hippodrome, trouvaient et publiaient un certain nombre d'inscriptions. Enfin quelques travaux préparatoires faisaient entrevoir à MM. Carton et Denis l'importance du théâtre et du temple de Saturne.

Ces premières découvertes furent l'objet d'un rapport officiel à la suite duquel le Dr Carton fut chargé d'une mission par le ministère de l'Instruction publique. L'Académie des Inscriptions lui donna une partie

du montant de la fondation Piot, et l'Inspection des Antiquités de Tunisie lui prêta le matériel nécessaire. Malheureusement les nécessités du service militaire forcèrent le Dr Carton à procéder en deux mois aux opérations qu'il avait en vue.

Les recherches de cette nature exigent tant de soin et de précision, que le Dr Carton dut trouver, malgré son activité, ce délai un peu court.

C'est au printemps de 1893 que le Dr Carton gagna Teboursouk et alla s'établir à Dougga, dans une maison mal close, peuplée d'insectes, de scorpions et de souris, et dont le toit disjoint avait pour hôte un serpent.

Il installa trois chantiers de fouilles, où il occupa jusqu'à quatre-vingts ouvriers. Ce ne fut pas la partie la plus facile de son œuvre que d'enrégimenter tout ce monde, Kabyles descendus de leurs montagnes, Berbères, Marocains, Tripolitains, jusqu'à des nègres venus du Soudan et que les charmes de la vie errante ne tardaient pas à faire déserter. Il fallait surveiller de près ces terrassiers peu zélés à la besogne, s'arrêtant dès que le chef d'équipe avait le dos tourné, et menaçant parfois de se mettre en grève. Quant aux gens de Dougga, peu habitués à ces rudes travaux, ils ne purent rendre que peu de services.

STATUE TROUVÉE AU THÉATRE.
Photographie du Dr Carton.

Le principal effort du Dr Carton porta sur le déblaiement du théâtre. On n'en apercevait primitivement que quelques vestiges. Tout le reste était enfoui sous une couche de terre, de pierres, de détritus de toute sorte, épaisse au plus profond d'environ 8 mètres. Le théâtre est assez vaste, puisqu'il mesure 75 mètres de diamètre. C'était donc une masse de plusieurs milliers de mètres cubes qu'il fallait enlever pour remettre au jour les gradins, la scène et l'orchestre.

On dut, pour commencer, jeter bas quelques masures préalablement expropriées, ce qui prit une semaine. Ensuite les fouilles commencèrent du côté de la scène. Lorsque les trois portes du fond furent dégagées, elles se trouvèrent insuffisantes pour permettre un déblaiement rapide du reste. Un petit chemin de fer Decauville fut installé pour hâter l'enlèvement de la terre.

LE GRAND AQUEDUC SUR L'OUED MELAH.
Photographie du Dr Carton.

D'énormes pierres furent trouvées au-dessus de l'orchestre, à 3 mètres au-dessous du remblai. C'étaient les fondations d'une construction postérieure, et l'enlèvement de ces matériaux fut très pénible.

Sur la scène on rencontra aussi un mur, construit à l'époque byzantine avec des matériaux plus anciens, et portant des traces de peinture; au pied, on trouva deux petites lampes de la même époque. Quelques tombes musulmanes furent mises à jour au même endroit et enlevées.

Enfin, dans l'espace de temps restreint dont il pouvait disposer, le Dr Carton réussit à mener à bonne fin le déblaiement du théâtre, quoique la rapidité des travaux ait causé l'écroulement de quelques parties hautes. Il ne reste plus à dégager actuellement que quelques coins et les dessous de la scène.

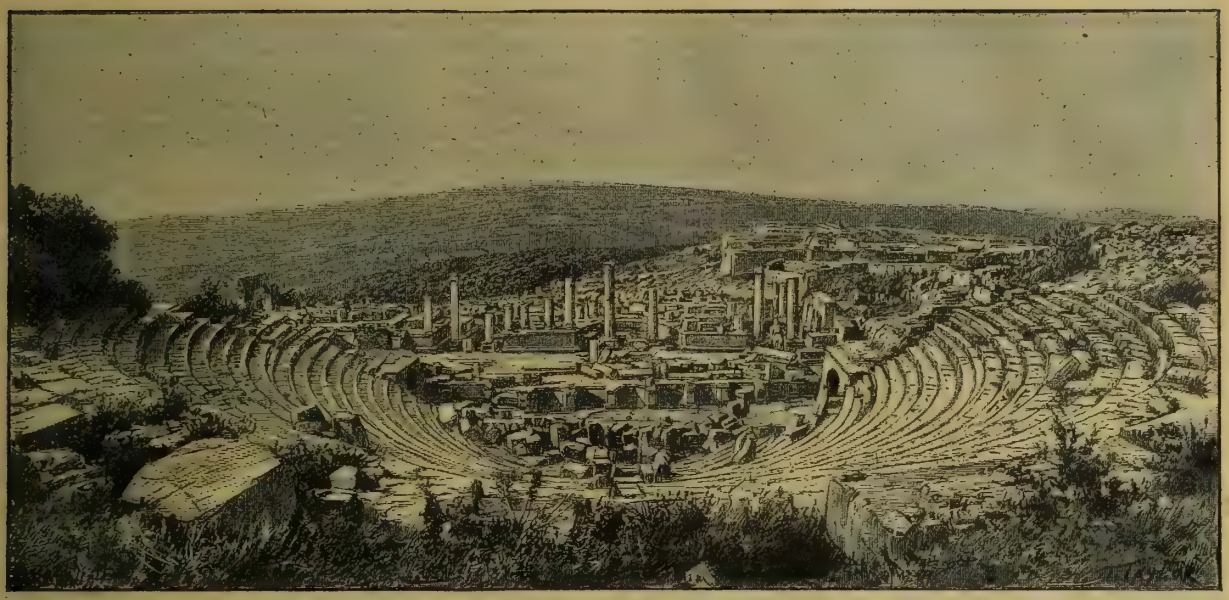
Ces fouilles ont été heureuses et l'édifice retrouvé est des plus intéressants. Pour lui donner un aspect plus saisissant, le Dr Carton a fait relever quelques-unes des colonnes corinthiennes qui ornaient la scène. Un maçon arabe mena cette opération de la façon la plus simple et la plus expéditive.

« On éleva d'abord, à l'aide de terre et de pierres, le sol de la scène, de façon qu'il fût à hauteur de la base sur laquelle devait être dressée la colonne.

« Ensuite on plaça en travers, de chaque côté de celle-ci et vers son milieu, deux grosses branches d'olivier que l'on fixa solidement au fût à l'aide de cordes, tandis qu'à l'extrémité on en mettait une autre destinée à empêcher les oscillations, et alors vingt, trente, quarante hommes empoignèrent les deux branches et les soulevèrent, enlevant avec elles la colonne, de sorte que, les préparatifs faits, le dressage s'effectuait en quelques minutes. »

On trouva dans ces ruines du théâtre, outre de nombreuses sculptures ornementales, une grande statue et plusieurs inscriptions, parmi lesquelles l'inscription dédicatoire du monument; celle-ci nous apprend que, pour remercier ses concitoyens de l'avoir élevé à la dignité de *flamen perpetuus*, L. Marcus Quadratus a construit ce théâtre, et que, le jour de l'inauguration, il y a donné une représentation, des jeux gymniques et un festin.

En même temps le Dr Carton faisait dégager une construction appelée maintenant le *dar el-Acheeb*. La façade présente une porte entourée de moulures, flan-



THÉATRE ANTIQUE DE DOUGGA.
Photographie du Dr Carton.

quée de chaque côté de cinq pilastres cannelés. Devant cette porte, une plate-forme supportait une sorte de péristyle, soutenu par des colonnes. De cet édifice on descendait, par trois marches, sur un large espace dallé, qui pourrait bien être le forum de Thugga. Sous la maison même qu'habitait le Dr Carton, on retrouvait encore le sol de ce même monument.

Enfin une troisième escouade de travailleurs s'occupait de déblayer un temple de Saturne, bâti par Octavius Victor Roscianus. L'entrée en est précédée par un grand portique, supporté par des colonnes corinthiennes. Venait ensuite un vestibule, précédant la *cella*, où l'on accédait par trois marches. Dans cette cella où devait être la statue du Dieu, on a trouvé une statue de marbre blanc, mutilée, et un buste. Les murs de la cella, revêtus de stuc, étaient ornés de deux ceps de vigne, en relief, également en stuc, dont les feuilles et les fruits ornaient les parois et peut-être le plafond d'où pendaient les grappes de raisin. Deux petites cellules flanquaient la chambre centrale.

En conduisant les fouilles de ce temple, le Dr Carton découvrit au-dessous les fondations d'un sanctuaire plus ancien, consacré à un dieu punique, Baal-Hammon, dont le culte se confondit plus tard avec celui du dieu latin Saturne; le temple de la divinité nouvelle se dressa ainsi sur l'emplacement consacré à celle qui l'avait précédée dans la croyance des peuples.

Ce sanctuaire de Baal-Hammon semble avoir consisté tout simplement en un terrain enclos d'un mur, au centre duquel devait être érigé un autel. Les fidèles venaient y faire leurs sacrifices. Ils enfermaient ensuite les restes de la victime dans une sorte d'urne de poterie, sur laquelle on gravait à la pointe son nom, ou celui de la divinité invoquée. C'est ainsi que dans ces substructions on découvrit 300 vases de sacrifices et 100 stèles votives, ornées d'emblèmes puniques.

Tels furent les résultats des fouilles du Dr Carton; ses études se sont étendues à divers autres monuments épars sur l'emplacement de l'antique Thugga, mais on les connaissait déjà en partie ou bien il n'a pas eu le loisir de les explorer à fond. Il avait remarqué entre autres un édifice qu'il croyait être un temple. M. de la Blanchère a reconnu, depuis, que c'était en effet un temple, dédié à Cælestis, l'ancienne Tanit des Carthaginois, dont le culte, transformé comme celui de Baal-Hammon, avait persisté sous la domination tolérante de Rome.

Ajoutons qu'un autre temple de Cælestis et un autre temple de Saturne ont été depuis découverts par le Dr Carton, dans les environs de Dougga.

Cet exposé des travaux du Dr Carton ne nous a pas fait passer en revue tous les édifices réunis en cette région. On en trouve de toutes les époques: monuments mégalithiques et dolmens; le mausolée de l'époque punique dont nous avons parlé plus haut; un arc de triomphe, appelé aujourd'hui *Bab Roumia*; des débris de voie romaine; des ruines de fermes ou de pressoirs datant du temps des Empereurs, enfin des murs de fortifications de l'époque byzantine, qui semblent avoir été élevés sur l'emplacement de murailles plus anciennes.

Il y a là une excursion à recommander au touriste en Tunisie, et l'on ne nous en voudra pas de terminer par un renseignement pratique le récit de ces fouilles : Pour aller à Dougga, prenez le chemin de fer de Tunis jusqu'à Medjez-el-Bab. Une diligence vous fera franchir les 40 kilomètres qui séparent cette station de Teboursouk; là, vous trouverez, sinon un grand confort, du moins le vivre et le couvert, et l'on vous donnera des mules pour aller à Dougga, où votre pèlerinage vous mènera d'abord devant le temple élégant dédié, il y a dix-sept cents ans, à Jupiter très bon et très grand, à Junon Reine et à Minerve Auguste.

Bizerte

Ouverture du nouveau Port

Un de nos abonnés, M. A. Galut, qui a participé comme ingénieur aux travaux du port de Bizerte, veut bien nous communiquer les renseignements suivants, dont nos lecteurs apprécieront comme nous l'exactitude. Ils ne pouvaient nous venir d'une source mieux autorisée.

Avec Bizerte, la Tunisie possède aujourd'hui un nouveau port.

L'antique Hippozaryte, placée à cheval sur les canaux maintenant comblés qui servaient de communication entre le lac de Bizerte et la mer, va prochainement retrouver son ancienne prospérité, grâce aux travaux qui s'y exécutent depuis quatre ans déjà.

Un canal maritime, large de 100 mètres à la ligne d'eau, et profond de 9 mètres sur une largeur de 64, a été creusé dans les terres pour permettre à nos flottes l'accès de ce magnifique lac, dont les fonds de 13 mètres s'étendent sur une superficie de 2800 hectares et dont la surface totale est d'environ 15000 hectares.

Deux jetées de 1000 mètres allant jusqu'aux fonds de 13 mètres défendent l'entrée du canal et constituent un avant-port de 95 hectares.

NOUVEAU PORT DE BIZERTE. — VUE GÉNÉRALE A VOL D'OISEAU
D'après un croquis communiqué par M. Galu.

La passe entre les deux musoirs, large de 415 mètres, est ouverte du côté du nord-est, dont les vents sont peu à redouter.

Dans le canal, un évasement, ménagé sur un côté, le long des quais en maçonnerie déjà construits, servira à l'accostage des navires.

PLAQUETTE COMMÉMORATIVE
DE LA NOUVELLE VILLE DE BIZERTE.
(Par E. Soldi.)

Des quais spacieux sillonnés de voies ferrées, reliées à celles du chemin de fer de Tunis à Bizerte, permettront les opérations commerciales et le ravitaillement rapide des navires, en charbon, eau et vivres frais.

Car Bizerte, placée au point le plus septentrional de l'Afrique sur la route de Gibraltar à Port-Saïd, à 5 milles du cap Blanc, que tous les navires viennent reconnaître en passant, est appelée à devenir un point de relâche très fréquenté pour les traversées de l'Angleterre aux Indes.

L'inauguration du port est prochaine : il est même probable qu'avant l'ouverture officielle, la *Touraine*, dans son voyage de circumnavigation méditerranéenne, viendra y jeter l'ancre et y attendre les touristes qui seront venus visiter la Tunisie.

Les travaux de l'exploitation du port ont été concédés à une Compagnie française, qui a à sa tête MM. H. Hersent et Couvreux fils, les entrepreneurs de travaux maritimes bien connus.

Par les soins de cette Compagnie également, une ville d'environ 50 hectares va s'élever bientôt sur les bords du canal en dehors des remparts de la ville arabe. Il est même question d'y construire prochainement pour la traversée du canal un pont à transbordeur semblable à celui qui a été installé à Bilbao par M. Arnodin et qui s'élèvera majestueusement dans les airs à 50 mètres au-dessus de l'eau, de manière à ne pas gêner la navigation.

C'est à l'heureuse institution du Protectorat dans la Régence que la France devra de pouvoir profiter de ces superbes travaux dont les dépenses sont entièrement soldées par les finances de la Tunisie. C'est un cadeau vraiment royal que le pays protégé fera ainsi au pays qui le protège.

Une Anglaise en Afrique

Miss M. French Sheldon

Cliché Van der Weyde. Londres.

MISS FRENCH SHELDON.

Faire l'excursion du Kilima Ndjaro n'est pas encore considéré comme la plus facile des promenades. Une Anglaise, Miss M. French Sheldon, semble en avoir jugé autrement, et en 1891 elle s'est mise délibérément en route à travers les régions peu fréquentées de l'Est-Africain. Elle-même a raconté son voyage dans un livre intitulé : *From Sultan to Sultan : Adventures among the Masai and other Tribes of East Africa.*

Après avoir visité le palais du sultan de Zanzibar, Miss French Sheldon partit de Mombaz, sur la côte de l'Afrique Orientale Anglaise. Elle visita la région de Giriama, parcourut les pentes orientales et méridionales du Kilima Ndjaro et effectua la circumnavigation du cratère de Chala. Après quoi, traversant les territoires allemands, elle revint sans encombre à Pangani, sur la côte, un peu au-dessous de son point de départ.

Son voyage n'est pas celui d'un explorateur veritable, comme Mlle Tinné, quoique, en sa qualité de femme, elle ait été à même de voir bien des choses qui échappent aux voyageurs masculins. Et ce point de vue tout particulier est, avec sa malveillance à l'égard des colonisateurs allemands, ce qu'il y a de plus typique dans son récit.

Mais où Miss French Sheldon se distingue franchement des explorateurs ordinaires, c'est par ses procédés de voyage.

Elle allait vêtue d'un costume légèrement excentrique, à la Stanley, et dans les grandes occasions elle revêtait une toilette très ornée, avec une jupe courte, et, à sa ceinture, un sabre couvert de joyaux.

Comme un simple touriste, elle tenait à la main un alpenstock, où était gravée en ruban cette devise protectrice, dans une langue malheureusement peu connue des nègres : *Noli me tangere.* Ce fut son fétiche, et elle eut raison d'y croire, puisqu'il lui porta bonheur.

VUE DU KILIMA NDJARO, PRISE DU LAC CHALA.

Aux indigènes, sans doute assez ébahis de la tranquille hardiesse de cette voyageuse, elle distribua partout, en guise de souvenir, des « bagues French Sheldon », faites exprès pour la circonstance.

Il n'y eut pas, dans toute cette excursion téméraire, d'accident sérieux. Un seul incident : à la traversée d'un ravin, sur un pont temporaire, trop primitivement installé, les porteurs glissèrent. Il s'ensuivit une chute générale au fond du ravin, chute dans laquelle Miss French Sheldon eut quelque peu à souffrir.

Elle courut un autre danger sur le paquebot qui la ramenait : par mer un peu forte, un brusque mouvement du navire la jeta contre la paroi de sa cabine, où elle faillit se briser la tête. Elle échappa à ce péril comme elle avait échappé aux hasards des grands chemins, et ce fut saine et sauve, sans doute avec l'inséparable alpenstock, qu'elle rejoignit sa famille à Naples.

Un Ballon venant du Pôle Nord

Le 24 février dernier, l'inspecteur du télégraphe de la station de Kjöllefjord, située dans les montagnes à l'entrée du Laxefjord (Norvège), a vu passer un petit ballon libre, à une assez faible hauteur, se dirigeant vers le sud-est. Il en donna avis à Hammerfest par une lettre reçue seulement quelques jours plus tard.

On n'a pu retrouver le ballon jusqu'à présent, mais il est probable qu'il est porteur de dépêches. On a pensé qu'il avait dû être lancé par Nansen, cependant celui-ci doit, à l'heure actuelle, être à une distance de 115 degrés à l'est du cap Nord, et M. Arthur Montefiore, secrétaire de l'expédition Jackson-Harmsworth, croirait plutôt que le ballon a été expédié par Jackson, qui se trouve probablement dans les parages de la Terre François-Joseph, à 1100 kilomètres au nord, mais à 25 degrés seulement à l'est du cap Nord.

Un des membres de l'expédition Jackson, le minéralogiste J. F. Child, est, paraît-il, l'inventeur d'un système particulier pour la construction de ballons légers destinés à porter des messages.

De quelque explorateur que viennent les nouvelles, elles seront, si on les retrouve, les bienvenues.

Catastrophe dans l'Himalaya

On a maintenant des détails sur la catastrophe advenue au mois d'août dernier, aux Indes, à Gohna, dans le district de Guhrwal, sur les contreforts de l'Himalaya.

Au mois de septembre 1893, par suite du glissement de la colline de Maithana, un lac s'était formé au-dessus de ce petit village de Gohna. Sir Thomas H. Holland s'était rendu sur les lieux, et, après une étude approfondie, il prédit, avec une exactitude qui lui fait le plus grand honneur, que le lac serait comble au mois d'août 1894, et qu'alors une brèche se formerait à 1775 mètres au-dessus du niveau de la mer, brèche par laquelle un torrent se précipiterait, sur une pente de 11 degrés, se frayant jusqu'au roc le chenal nécessaire, enlevant sur son passage la terre et les pierres.

Ces prévisions se réalisèrent. Le 24 août dernier, une cloche automatique installée en guise d'avertisseur se mit à tinter. Les populations du territoire menacé furent immédiatement avisées et se réfugièrent sur les hauteurs.

Trois heures après que l'alarme eut été donnée, les eaux atteignaient le sommet de la digue. Quelques ouvrages d'art retardaient encore la rupture, mais, le lendemain, la digue cédait enfin et une formidable colonne d'eau se précipitait, avec la rapidité vertigineuse de 24 milles (40 kilomètres) à l'heure, sur certains points.

Les villages placés sur le parcours furent emportés. En quelques heures, le torrent, dont la masse d'eau avait encore 2 mètres de profondeur, atteignait Hardwar, à 250 kilomètres de son point de départ ; il avait encore assez de force pour traverser la ville et pour détruire tous les postes et bureaux du gouvernement, à l'exception du bureau télégraphique.

Grâce aux précautions prises par le gouvernement anglo-indien, il n'y a eu aucune victime. Mais il paraîtrait, d'après Sir Thomas H. Holland, que l'on doit s'attendre à des accidents analogues de temps à autre dans cette région, et il s'est montré trop bon prophète pour que cette assertion ne donne pas à réfléchir.

Au Muséum d'Histoire Naturelle

Les « naturalistes » du Muséum, convoqués par M. Milne Edwards, se sont réunis dernièrement en assemblée plénière, dans l'amphithéâtre de la galerie de zoologie, au Jardin des Plantes.

Le directeur du Muséum, qui présidait, a expliqué, dès le début de la séance, le but de cette convocation.

« Je voudrais, a-t-il dit, resserrer, s'il est possible, les liens qui unissent nos différents services, — former, au Muséum, par l'union intime et constante des professeurs et de leurs élèves, des préparateurs et des assistants, des correspondants et des voyageurs, une sorte de grande famille, — faire converger vers un même but les efforts de tous. Des réunions comme celles-ci, organisées périodiquement, nous y aideront. Chacun y exposera les recherches poursuivies, les faits observés dans son laboratoire. Les voyageurs raconteront les conditions dans lesquelles ils ont recueilli les collections qu'ils nous envoient ; les naturalistes nous feront part des faits nouveaux, des particularités relevées au cours de l'examen de ces collections. Ainsi pourra-t-on se convaincre que tant d'efforts ne seront pas dépensés en pure perte. Et comme il conviendra de garder trace de ces communications, de noter les idées et aperçus nouveaux nés au cours des discussions, un procès-verbal de nos séances, le *Bulletin des naturalistes*, paraîtra, qui sera la traduction de la vie scientifique du Muséum. »

L'Européen sous les Tropiques

Règles d'Hygiène Coloniale

L'acclimatation de l'Européen aux pays chauds est une question capitale, de la solution de laquelle dépend l'avenir de la plupart de nos colonies. Aussi faut-il recueillir avec soin les enseignements que peuvent nous donner nos médecins militaires, quelquefois d'après leur expérience personnelle.

Voici, d'après le Dr André Rançon[1], quelle serait à peu près la journée de l'Européen au Sénégal et au Soudan, s'il veut mener l'existence la plus saine.

Le colon se lèvera de très bonne heure, dès la pointe du jour. Au saut du lit il procède à une ablution fraîche, très rapide, douche ou lavage avec une serviette mouillée ou une éponge.

Sa toilette est faite. Il prend du thé, du café, du chocolat ou du potage, avec un peu de pain, et il y joint une boisson acidulée ou aromatisée. Le thé et le café sont un peu énervants. Du vin, mais très mouillé d'eau, convient parfaitement.

L'estomac ainsi garni, l'Européen peut sortir. La température est agréable à cette heure, et, grâce à son léger repas, il sera moins exposé à absorber les miasmes malsains.

Vers 10 heures la chaleur devient très forte. Il faut rentrer et se délasser quelque temps avant de se mettre à table pour le déjeuner. Après un exercice il

1. L'article de M. le Dr André Rançon a été publié dans le *Bulletin de la Société de pathologie et d'hygiène coloniales*, revue nouvelle publiée depuis le mois de janvier 1895, qui rendra de précieux services (adresser les communications à M. Savin-Desplaces, 14, rue Séguier, Paris.).

faut un moment de repos pour que l'appétit puisse se faire sentir.

A table, il faut se contenter d'une nourriture modérée et savoir résister à sa soif. Il faut surtout, comme boisson, se méfier de l'alcool. Le vin pur lui-même a une action assez forte dans ces climats pour être considéré comme un médicament. Il faut le boire coupé d'eau aux trois quarts, d'eau bien pure, avec un peu de glace à la rigueur, mais seulement pour la rafraîchir, pas assez pour la rendre très froide. L'eau frappée est nuisible et de digestion difficile. Elle ne doit pas être bue sans avoir été agitée pour l'aérer.

Une demi-heure ou une heure après le repas, il est bon, quoi qu'on dise, de faire la sieste, à condition de ne pas la prolonger. Une petite heure de léger sommeil est ce qui convient le mieux. On se trouvera ensuite reposé et dispos, et la digestion se poursuit fort bien en dormant.

Au réveil, comme le matin, il faut faire une nouvelle ablution, fraîche et rapide. Puis, à 4 heures, on pourra reprendre ses occupations, vaquer à ses affaires jusqu'au dîner.

Le repas du soir est substantiel, mais très simple. La règle, dans ces pays, est, en toutes choses, d'éviter tout excès.

Enfin, après une petite promenade à la fraîcheur du soir, on doit rentrer, et, à 10 heures au plus tard, se coucher.

Le lit est dur, de préférence. On a trop chaud et l'on s'énerve sur un matelas trop moelleux. Cependant il faut craindre, la nuit, les abaissements de température, assez sensibles en certaines saisons. Mettez-vous prosaïquement une bonne ceinture de flanelle, et ayez sous la main une couverture de laine, que vous prendrez dès que vous sentirez le frais. Et surtout, si vous le pouvez, ne couchez pas à la belle étoile. Restez dans votre appartement, ou, faute de mieux, placez-vous sous un abri quelconque.

Dans ces pays le bain froid est un plaisir fort tentant. Il est bon de n'en user qu'après avis favorable d'un médecin, car pour certains tempéraments, dans les pays chauds et palustres ils sont très fréquemment pernicieux, surtout les bains d'eau douce. Il sera bon de réagir contre la fraîcheur produite par un bain forcé ou contre la douche involontaire provenant d'une pluie d'orage.

Les exercices seront modérés. La marche convient bien et une petite promenade de 2 kilomètres, à une allure paisible, est très salutaire, le matin entre 5 et 6 heures, le soir de 8 à 9. On aura soin de rentrer aussitôt que l'humidité se fera sentir. On n'ira pas non plus dans la campagne avant 7 heures du matin pendant la saison d'hivernage, novembre et décembre.

La chasse est un exercice attrayant, mais il faudra s'en méfier et ne pas se laisser entraîner à une poursuite trop ardente du gibier. Lorsqu'il y a de la rosée le matin, il faut s'abstenir, de même que pendant les heures chaudes de la journée. La chasse au marais est absolument prohibée.

L'équitation est très recommandée. Une promenade d'une heure ou deux, le matin ou le soir, constitue un exercice facile, propice aux fonctions digestives et qui est en même temps une distraction pour l'esprit.

L'escrime est un peu violente, en tant qu'exercice, mais, à petite dose, aux heures les plus fraîches de la journée, la pratique n'en est pas nuisible.

L'usage des haltères est extrêmement hygiénique; rien n'est plus facile, rien n'est moins fatigant, et rien ne donne plus d'énergie aux muscles. On peut ainsi pratiquer quelques exercices d'assouplissement le matin et après la sieste, et on les ferait suivre avec grand avantage d'une courte séance de massage.

Enfin, si, malgré toutes ces précautions, on souffre des rigueurs du climat, si l'appétit disparaît, si l'anémie s'accentue, un petit voyage à cheval de quelques jours, dans la saison sèche s'entend, est souvent le plus simple, le plus agréable et le plus efficace des remèdes.

Dr Louis Catat. — *Voyage à Madagascar* (1889-1890), 1 vol. in-4 orné de 169 gravures originales et de 4 cartes, dont 1 en couleurs. Paris, Hachette et Cie, 1895, broché : 25 francs.

Louis Brunet (Député de la Réunion). — *La France à Madagascar* (1815-1895), 1 vol. in-12, broché : 3 fr. 50 (lettre-préface de M. de Mahy). Paris, Hachette et Cie, 1895.

Le docteur Catat n'est pas un inconnu pour les lecteurs du *Tour du Monde*; ils ont tous appris à le connaître par le récit abrégé de son beau voyage, que la maison Hachette et Cie publie intégralement aujourd'hui; quant à M. Louis Brunet, on sait quelle part il peut revendiquer dans l'expédition prochaine, puisque c'est l'ordre du jour pris le 22 janvier 1894 sur sa proposition, qui a fait au gouvernement français l'obligation d'agir à Madagascar.

Au moment où la grande île va devenir terre française, la lecture de ces deux livres s'impose. Le premier est un des plus complets qui aient paru sur la géographie de Madagascar en général : c'est assurément le plus important de tous sur ce qui concerne les régions du centre, de l'est et du sud-est.

Lorsque M. Gautier aura publié les résultats de sa mission qui, comme on sait, a eu surtout pour théâtre l'ouest de l'île, on pourra affirmer que nous possédons de Madagascar une connaissance d'ensemble.

M. Grandidier a résumé récemment l'histoire des progrès géographiques. M. Catat vient de nous exposer le résultat des travaux qu'il a accomplis concurremment avec MM. Maistre et Foucart.

Enfin, M. Brunet nous montre les parties les moins connues de l'histoire politique des Français à Madagascar, depuis l'année 1815 jusqu'à cette année 1895 qui semble devoir ouvrir une période nouvelle dans nos relations.

MM. Catat et Brunet, dont on ne discutera pas la compétence au sujet de Madagascar et des Hovas, ont le même avis sur la politique que doit suivre désormais la France. Un simple protectorat, un « replâtrage du traité de 1885 » leur semblerait une duperie et une faute. Il ne faut pas, selon M. Catat, se laisser influencer par la mauvaise humeur de l'Angleterre : elle seule suffirait à prouver que l'œuvre de l'annexion est bonne pour la France; et M. Catat termine son livre par ces mots, en grosses lettres : « La crainte de l'Angleterre, en matière coloniale, n'est pas le commencement de la sagesse. »

En somme, aucun de ces deux ouvrages n'est une œuvre de circonstance. L'un apporte des documents scientifiques inestimables, recueillis avec le souci le plus scrupuleux de la vérité. L'autre, comme le dit M. Brunet, est fait d'éléments puisés dans les riches archives de la Réunion, et de pièces privées, qui prouvent nettement que « les Hovas ont été inventés par la politique anglaise, et qu'ils ne sont à Madagascar que des usurpateurs et des oppresseurs ».

Telle semble être aussi l'opinion de M. Catat. Le plus grand mérite de l'ouvrage de M. Brunet, c'est d'apporter des titres bien faits « pour déconcerter l'intrigue anglaise et pour encourager l'effort patriotique » (M. Delonclé).

Les Grands Voyages à Bicyclette.

I. — Le Touriste. La Machine.

La bicyclette, qu'on regarde trop encore comme un passe-temps, alors qu'elle est tout simplement l'admirable instrument d'une révolution de la locomotion humaine, n'a servi que rarement au grand tourisme. Pour employer une expression vulgaire, elle n'est pas encore souvent sortie de sa province: un voyage à bicyclette en Russie, en Turquie ou en Perse semble à un Parisien un rêve des Mille et une Nuits, *et pourtant aucun mode de transport (il faut, pour le bien juger, écouter les récits des grands voyageurs cyclistes!), aucun, n'offre à la fois l'originalité, la sécurité et l'économie de la petite mécanique à deux roues.*

I

Ces avantages incomparables se mettront d'eux-mêmes en lumière au cours des rapides conseils que je vais donner au voyageur avant qu'il ne saute en selle pour de lointaines contrées. Je veux cependant noter, afin, je l'espère, de décider quelques hésitants, ce caractère très spécial à la bicyclette, d'emmener son cavalier *au cœur même des pays,* dans leurs coins les plus inconnus, de le faire passer là où nul chemin de fer, nulle voiture, nul bateau, nul cheval ne pourra jamais le conduire, d'être en quelque sorte une *fouilleuse*, la vraie introductrice dans le pittoresque d'une région.

Le grand voyage à bicyclette, comme d'ailleurs la bicyclette elle-même, est à la portée de presque toutes les jambes. Quelques femmes même l'ont affronté en riant et n'en ont rapporté que de délicieux souvenirs et l'ardent désir de recommencer. Il est cependant évident que ces longues excursions en pays étranger, loin du *home*, ne se font pas sans de rudes moments qui sont, je le veux bien, des attraits supplémentaires pour les esprits originaux, mais n'en sont pas moins des épreuves incompatibles avec tous les caractères.

Pour entreprendre un grand voyage à bicyclette en pays étranger, il faut d'autres qualités que pour s'en aller déjeuner le dimanche à 20 kilomètres de son clocher! Des qualités morales et des qualités physiques sont indispensables.

Au moral le grand touriste à bicyclette devra être muni d'une volonté puissante. Il aura, là-bas, des heures difficiles, des journées où la fatigue, la faim peut-être, cent incidents de route, lui conseilleront de s'asseoir sur le bord du chemin, de ne pas poursuivre son voyage. Il faudra donc qu'à tout instant son grand ressort moral le pousse en avant, et qu'il gagne avec peine parfois la joie de son arrivée dans une ville curieuse!

Le grand touriste à bicyclette sera aussi un homme courageux; j'entends par là non pas qu'il affrontera sans frémir les loups et les lions, qu'on ne rencontre heureusement pas à chaque tour de roue, non pas qu'il se moquera des voleurs de grands chemins et de certaines autorités assez redoutables parfois dans les contrées encore barbares; mais j'entends qu'il doit être courageux contre son plus dangereux ennemi, contre lui-même.

Surtout s'il voyage seul, le grand touriste est exposé au malaise terrible de l'isolement, à la véritable douleur de se sentir, sans un compatriote, sans un camarade, au milieu des visages étrangers et des mœurs étranges.

J'insiste sur ces qualités morales, car elles sont absolument indispensables au grand voyageur à bicyclette. Si vous les possédez, partez sans crainte, vous éprouverez les plus intenses plaisirs du large et grandiose tourisme; si elles vous manquent, si vous ne les sentez pas bien ancrées au fond de votre âme, n'hésitez pas : ne quittez pas votre pays et vélocipédez chez vos nationaux! Je pousse ainsi à dessein au noir ce grand tourisme à bicyclette, pourtant si gai et si enchanteur, afin que personne ne s'y engage sur un simple coup de tête.

Les qualités physiques, dans un sport où la volonté est presque tout, sont beaucoup moins importantes. Toutefois il est clair qu'un homme qui n'aurait pas l'intégrité de ses principales fonctions devrait s'abstenir de fatigues excessives; intégrité relative cependant, une faiblesse notoire de la poitrine ou de l'estomac ne constituant pas, comme une maladie du cœur par exemple, un empêchement radical.

La seule qualité physique indispensable est la sobriété, si l'on admet que l'intempérance soit une mauvaise accoutumance du corps. La nourriture et la boisson devront en effet, comme nous le verrons plus tard, être surveillées de près, et tout excès pourrait se payer cher. Un gros buveur, à moins qu'il n'inscrive l'abstinence sur sa feuille de route, devra donc se contenter de faire ses grands voyages cyclistes au coin de son feu, sur la carte, car d'une tentative de voyage réel il reviendrait à coup sûr malade.

Pour ce qui est de l'entraînement, si le futur voyageur a une habitude suffisante de la bicyclette, c'est-à-dire s'il la monte deux ou trois fois la semaine, même depuis six mois seulement par exemple, il est inutile qu'il se livre à aucune préparation. Ses étapes, nous l'observerons plus loin encore, devant toujours être courtes et d'allure constante. Il s'accoutumera vite, une fois en route, à fournir chaque jour, sans même y prendre garde, le travail régulier nécessaire.

L'homme étant ainsi jugé bon pour le grand tourisme, que devra-t-il faire pour mener à bien son entreprise? La seule, l'unique condition de la réussite maintenant, c'est tout simplement qu'il décide son voyage *au moins six semaines à l'avance.* J'estime cette condition indispensable pour que le voyageur achète sa machine, la fasse modifier au besoin, l'équipe en détails et la connaisse à fond; pour qu'il prépare lentement son paquetage de façon à n'y rien oublier; pour qu'enfin il trace en connaissance de cause son itinéraire et se procure les cartes, documents, renseignements utiles sur la région qu'il va parcourir.

D'abord, quelle sera la machine du grand touriste? Il faut en la choisissant se bien rappeler qu'à sa qualité est confié tout le sort du voyage, que les pays où vous allez circuler ignorent souvent ce que c'est qu'une bicyclette et à plus forte raison ce que peut bien être un adroit mécanicien spécialiste; que vous n'aurez par conséquent jamais d'autres ouvriers à votre service que vos dix doigts. Adressez-vous donc à une maison de premier ordre pour l'achat de votre machine, et payez-la le prix qu'on vous demande, sans hésitation : vous en aurez pour votre argent.

Parmi les modèles de cette maison, choisissez un routier fort, quel que soit votre poids, et au besoin faites-le renforcer aux points d'attache des tubes. Repoussez donc énergiquement les demi-course, demi-route, etc., qu'on vous offrira; vous n'avez pas l'intention de battre des records, mais simplement de voir à votre aise du pays, sans vous préoccuper de votre machine, qui parfois, je vous l'affirme, sera soumise à de pénibles épreuves.

Son poids toutefois ne devra pas dépasser, avec garde-boue et frein, 17 à 18 kilos en l'état actuel de notre fabrication : une machine plus lourde ne serait pas plus solide; elle le serait moins, son excès de poids provenant simplement de l'emploi de la fonte qu'a fait le peu scrupuleux fabricant.

(*A suivre.*) L. Baudry de Saunier.

Les Italiens dans l'Érythrée

La Campagne d'Hiver 1894-95

Le rapport officiel du général Baratieri sur les dernières opérations des Italiens contre les ras abyssins est parvenu ces jours-ci à Rome. Ce long rapport fixe d'une manière précise le dessin de cette campagne dont on n'avait encore, par des documents fragmentaires, qu'une ébauche incomplète.

GÉNÉRAL BARATIERI,

Commandant des forces italiennes dans l'Érythrée.

Le 17 juillet dernier, les Italiens, entraînés vers l'ouest dans leur lutte contre les Derviches, entraient à Kassala. Dans le but de donner à leur colonie quelque sécurité, et éloignant leurs adversaires en distendant le cercle qui entourait d'abord Massaouah, peu à peu ils avaient dû porter leurs forces jusqu'à cette lointaine région, y laisser un poste à demeure, y élever des fortifications permanentes pour tenir en respect les anciennes troupes du Mahdi.

A la mi-novembre, le major Turitto avait poussé une reconnaissance de Kassala jusqu'à la vallée du fleuve Atbara, dans la direction d'El-Facher, et une escarmouche assez vive avait eu lieu.

Surveiller les agissements des Derviches n'est pas chose aisée. A travers le désert les bruits les plus contradictoires sont colportés et, en passant de bouche en bouche, dénaturés. C'est ainsi qu'on annonçait tantôt que le khalife Abdullah, le successeur du Mahdi, était prêt à marcher avec toutes ses bandes, tantôt que celles-ci se désorganisaient et que son autorité sur elles diminuait de jour en jour.

Il y avait là pour les Italiens de l'Erythrée un premier motif d'inquiétude. Un autre souci venait s'y joindre. La fidélité de certains chefs abyssins, soumis ou alliés, était des plus suspectes. Il ne fallait perdre de vue aucune de leurs menées, sous peine de s'exposer à une surprise des plus périlleuses.

Soupçonnant sans doute quelque danger, le général Baratieri, qui, dans cette dernière campagne, a montré beaucoup d'activité et de décision, entreprit dans son gouvernement une tournée d'inspection. Le 28 novembre il était à Ghinda, le 30 à Asmara, le 6 décembre à Keren. Il resta là pour se trouver à portée de la ligne d'opérations de Kassala à Agordat, en prévision d'une pointe offensive des Derviches.

Ce fut à Keren que, le 15 décembre, le général Baratieri reçut la nouvelle de la révolte du ras Bata Agos. L'attaque ne venait donc pas du côté d'où on l'attendait. Bata Agos avait essayé de soulever la région limitrophe du Tigré abyssin, qui est connue sous la dénomination d'Okoulé Kousai. Il avait montré les Italiens s'appropriant les terres, brûlant les forêts, construisant les routes pour mieux tenir le pays, prêts enfin à exiger un désarmement; cette opération était en effet dans la pensée du général Baratieri. Bref, Bata Agos s'était déclaré chef indépendant.

CARTE DE L'ÉRYTHRÉE.

Aussitôt il attaqua à Halai le capitaine Castellazzi, qui n'avait que 250 fusils pour résister aux 1 600 hommes de Bata Agos.

Enfermé dans Halai, le capitaine Castellazzi gagna du temps en pourparlers, puis, lorsqu'il fut attaqué, il sut tenir pendant trois heures un quart, économisant ses munitions, jusqu'à l'arrivée du major Toselli, qui le dégagea.

Bata Agos avait été tué dans l'action. Le pays se soumit et remit aux autorités italiennes 1200 fusils.

Bata Agos était de connivence avec le ras Mangacha, vice-roi du Tigré abyssin. Celui-ci, fils de l'ancien négus Jean, n'avait pu lui succéder. Fort de la bienveillance des Italiens, son cousin Ménélik était monté sur le trône. Mangacha avait fini par se réconcilier avec Ménélik et avait reçu de lui cette vice-royauté. Mais il avait sans doute gardé quelque rancune à ses voisins de l'Erythrée.

VUE DE MASSAOUAH.
D'après une gravure du « Graphic ».

Mangacha n'osa pas d'abord se déclarer franchement après la mort de Bata Agos. Il félicita les Italiens de leur victoire et continua à leur donner les assurances de son amitié. Il était toujours bruit d'une attaque imminente des Derviches sur Kassala. C'était ce moment que Mangacha attendait pour agir.

Le général Baratieri était dans une situation délicate. Mangacha n'était que menaçant ; il n'avait pas fait acte d'agression. Cependant s'éloigner vers Kassala en le laissant en armes, c'était s'exposer à une attaque par derrière ou en flanc. Baratieri voulut l'intimider.

Quittant Keren en hâte, ramassant des troupes à Asmara et à Godofelassi, il annonça qu'il allait marcher sur Adoua, capitale du Tigré. Il s'y fit précéder d'un manifeste, annonçant sa venue, sans aucune idée hostile, dans le seul dessein d'imposer le respect de la paix solennellement jurée sur la croix. Puis, envoyant de tous côtés des émissaires chargés d'affirmer ses intentions pacifiques, il franchit le fleuve Mareb, frontière du Tigré, et avec 3500 hommes il se dirigea hardiment sur Adoua.

VUE D'ADOUA.
D'après un croquis de G. Villiers, du « Graphic ».

Il y entrait le 30 décembre, reçu par le clergé et la population avec une grande apparence d'amitié, comme l'avait été, en janvier 1890, le général Orero.

Mangacha promit de désarmer. C'était le résultat que le général Baratieri attendait de sa manifestation militaire. Pour laisser au chef abyssin le temps d'accomplir ses promesses, il repassa la frontière et s'établit à Adi Ougri, derrière le Mareb.

Mangacha se prépara aussitôt à l'attaque. Cette seconde entrée des Italiens à Adoua, suivie, comme la première, d'une évacuation immédiate, n'était pas de nature à donner au vice-roi du Tigré une plus haute idée de leur hardiesse que de leurs forces.

Le ras Mangacha, à la tête de 12 000 hommes armés de fusils, dont environ 6000 réguliers, plus une troupe de 7000 hommes armés de lances ou sans armes, pénétra sur le territoire de l'Erythrée, peu de jours après la retraite des Italiens, le 12 janvier. Le 11, le général Baratieri, en prévision de ce mouvement, s'était porté à Chenafena.

Le 13, les deux armées se trouvèrent en présence à Coatit, et la bataille s'engagea. Les Italiens avaient été renforcés des troupes amenées par le major Toselli. Le général Arimondi commandait en second, sous les ordres du général Baratieri.

La lutte fut extrêmement vive. Les Abyssins, trois fois plus nombreux, essayèrent d'envelopper leurs adversaires, qui eurent peine à arrêter ce mouvement.

Une compagnie du bataillon Galliano fut un moment compromise, pour s'être laissé presque entourer par une bande d'ennemis qui s'étaient donnés comme des auxiliaires en retraite.

On cite comme épisode la défense par l'aide-major Virdia, avec l'aide des muletiers et des plantons, d'un cimetière et d'une petite église où étaient recueillis les blessés.

Cette première journée n'avait pas été décisive. Les Italiens passèrent la nuit dans l'attente d'une surprise. Elle ne se produisit pas. Dès l'aube ils attaquèrent les Abyssins avec leur artillerie et s'en servirent même pour incendier des espaces considérables couverts d'herbe sèche. Cependant l'ennemi tenait encore, et son feu ne cessa qu'à la brune. On sut cependant que les troupes de Mangacha commençaient à se décourager. Au contraire, bien qu'ayant eu un assez grand nombre de tués et de blessés, les Italiens et leurs troupes indigènes étaient pleins d'ardeur. Dans la journée, une caravane venue d'Adi Ougri les avait largement ravitaillés de vivres et de cartouches.

Le soir, un prêtre copte essaya d'entamer des négociations pour la paix ou pour un armistice. Baratieri répliqua qu'il n'entrerait en pourparlers que lorsque les Tigrétains auraient repassé la rivière Belesa.

Un peu plus tard, un prisonnier qui venait de s'échapper vint dire que les Abyssins se préparaient

à la retraite. Les privations commençaient, ils avaient fait des pertes sensibles, ils prenaient peur. Enfin, après minuit, le prêtre copte négociateur revint. Il n'avait plus retrouvé le ras Mangacha. Au lever de la lune, celui-ci était parti avec ses guerriers, dans la direction du sud-est.

Le lendemain 15, dès le matin, les troupes italiennes s'ébranlaient, descendaient des hauteurs de Coatit et traversaient le camp abyssin abandonné. Il n'était pas difficile de suivre à la trace la route de Mangacha. Ses soldats l'avaient jonchée d'armes, de cartouches, d'objets abandonnés.

Après un repos à Toconda, vers midi, les Italiens et leurs troupes indigènes reprenaient leur poursuite, malgré toutes les fatigues des jours passés et les difficultés de la marche. Le bois de Cascassé fut traversé avec précautions. Enfin vers le soir, en arrivant sur une éminence, on aperçut le camp des Abyssins auprès de Sénafé. Une batterie fut aussitôt mise en position.

La déroute fut instantanée. Les troupes du ras Mangacha n'avaient pas su inquiéter, par les flancs, la marche en avant de l'ennemi. Elles n'eurent pas le courage de faire tête et se sauvèrent vers la frontière, dans la direction d'Adigrat.

Les Italiens passèrent la nuit sur la hauteur. Le lendemain ils descendirent dans l'espèce de cirque que domine Sénafé, à l'entrée duquel restait, abandonné, le camp de Mangacha. Le commandant en chef entra dans la tente du ras, et l'on trouva dedans toutes sortes d'objets laissés là dans le désordre de la fuite, parmi lesquels un coffret contenant la correspondance avec Bata Agos et Ménélik, et une montre d'or, cadeau offert au vice-roi du Tigré, en des jours meilleurs, par le général Baratieri lui-même.

Les succès des armes italiennes avaient amené de nombreuses soumissions. Un chef, le Dégiac Agos Ouold Tafari, qui prétendait avoir des droits sur certaine province du Tigré, s'était montré fidèle aux Italiens et avait confié son fils à leur commandant en chef. Pour ne pas laisser trop dégarnis les postes du nord, à cause des Derviches, toujours soi-disant menaçants, le général Baratieri ne voulut pas alors franchir la frontière du Tigré. Mais le Dégiac Agos Ouold Tafari fut laissé libre d'agir à sa guise et de revendiquer ses droits, en prenant, s'il le voulait et le pouvait, la ville d'Adigrat.

Quant au général, il sembla considérer comme achevées les opérations de ce côté. Il laissa à Sénafé le major Gallianò avec 420 hommes, pour appuyer moralement Agos Tafari. Au lendemain même de sa victoire, le 18 janvier, il partit. Le 20, il ordonnait de construire un fort pour des troupes européennes à Saganeiti et faisait occuper par deux compagnies de troupes indigènes Adi-Sadi et Adi-Loié. Le 23, eut lieu à Asmara la dislocation du corps expéditionnaire.

Depuis, l'allié des Italiens, Agos, a occupé Adigrat. Le général Baratieri, tranquille en ce moment du côté de Kassala, est redescendu au sud; le 25 mars, il a fait une entrée pacifique à Adrigat, où il a été reçu par Agos, dont le rival malheureux s'enfonce de plus en plus en Abyssinie.

Lettre du Dr Sven Hedin

Notre correspondant de Suède nous adresse la traduction suivante d'une lettre du Dr Sven Hedin, qui poursuit dans l'Asie centrale un voyage scientifique, sur lequel nous reviendrons plus tard. Nous ne voulons pas remettre la publication de ce document qui éclaire les procédés d'exploration du savant.

De Kachgar, 12 janvier 1895.

Beaucoup de personnes ont pu s'étonner que je sois resté trois mois entiers à me reposer à Kachgar au lieu de poursuivre ma route vers le Lob Nor. Mais j'avais une double raison d'hiverner : d'une part, j'étais exténué après quatre mois d'exploration des glaciers du Moustagh-Ata où je séjournai la plus grande partie du temps à une hauteur de 15 à 20 000 pieds; d'autre part, je voulais rédiger la relation de ces travaux d'été pour la Société de Géographie de Berlin; enfin, l'hiver actuel a été extrêmement froid ici, et ce froid aurait en tout cas apporté de grands obstacles à l'exécution de la plupart des travaux en plein air, surtout des travaux topographiques, lesquels exigent constamment des mains libres et agiles.

Pendant ce temps ma notice sur les glaciers, que j'avais eu l'intention de faire très courte, s'est grossie jusqu'à devenir un énorme mémoire avec sept cartes et dix-sept coupes. Durant l'hivernage je n'ai donc aucunement été condamné au désœuvrement : j'ai, tout au contraire, travaillé dix à douze heures par jour. En outre j'avais à étiqueter et à empaqueter des collections géologiques du Moustagh-Ata et du Pamir oriental, à développer des clichés photographiques.

Maintenant toute cette besogne est heureusement bel et bien terminée : j'ai donc pu me mettre à préparer la campagne de cette année, laquelle promet d'être rude et longue. Comme on peut le voir, j'ai déjà apporté de grandes modifications au plan de route primitif. Au début j'avais pensé à traverser l'Asie d'une traite et sans grands arrêts jusqu'à Péking. J'y ai renoncé, non pas à cause de la guerre, qui pourtant pouvait m'exposer à des aventures incalculables, mais surtout parce que d'autres circonstances, décisives, m'ont fait entièrement changer de plan.

Dans la place de Kachgar et particulièrement dans la demeure si hospitalière du consul Petrowski j'ai trouvé une base d'opérations inappréciable. Tout comme auparavant au Moustagh-Ata et au Pamir, j'aurai encore à l'avenir à partir d'ici pour entreprendre dans l'intérieur des excursions plus ou moins longues, mais j'aurai surtout à donner une attention particulière du côté du Tibet du Nord au Tarimöken, avec le Lob Nor. De chaque excursion semblable je reviendrai à Kachgar mettre en sûreté mes collections et continuer mes notices.

Dans de pareilles conditions je serai à même d'explorer à fond une certaine étendue de pays, au lieu d'éparpiller mes recherches sur un territoire beaucoup trop vaste où je ne pourrais éviter de parcourir de longs espaces qui sont déjà bien connus.

Les Russes en Abyssinie

Léontiev & Elisséiev

Communiqué par la Soc. de Géographie de Saint-Pétersbourg.

M. ELISSÉIEV.

Nous avions annoncé le départ d'Odessa, le 1er janvier, de la mission russe de MM. Léontiev et Elisséiev. Après un court séjour à Constantinople, les voyageurs firent route vers Alexandrie, le 8 janvier.

Ils avaient le dessein, avant de se rendre en Abyssinie, de remonter le Nil jusqu'à Khartoum. M. Léontiev exprimait même l'espoir de pousser jusqu'au Ouadaï, où seul, il y a quatorze ans, avait pénétré le Dr Nachtigal. Mais, arrivés au Caire, les explorateurs russes renoncèrent à cette tentative.

Aussi, le 18 janvier, la mission prit-elle passage, à Port-Saïd, sur le paquebot l'*Amazone*, des Messageries maritimes, et le 23 elle débarquait à Obok.

Une canonnière française, l'*Étoile*, prit aussitôt les voyageurs à bord pour les transporter de l'autre côté de la baie de Tadjoura, à Djibouti, où le gouverneur, M. Lagarde, vint les recevoir.

La colonie tout entière leur fit fête. En même temps chacun s'employa pour faciliter leurs préparatifs : en cinq jours la caravane se trouvait complètement organisée et équipée, l'escorte militaire était prête et renforcée de plusieurs cheiks somalis du Danakil. Le jour du départ la colonie française et son gouverneur accompagnèrent la mission russe jusqu'à sa première halte.

La traversée du désert dura quinze jours, sans accident. Plusieurs cheiks somalis ou gallas vinrent se joindre successivement à la caravane. A 120 kilomètres de Harrar une escorte d'honneur vint au-devant d'eux. Elle était envoyée par le ras Makounen, qui les fit saluer en son nom par un gouverneur à Tchaldessa.

La réception à Harrar fut des plus solennelles. Les plus hauts personnages s'avancèrent à la rencontre des Russes, et le P. Jephraïm, le prêtre de la mission, dut leur donner sa bénédiction. Le clergé indigène s'avança avec les croix et les images. Les troupes s'agenouillèrent. Enfin le ras Makounen donna audience aux voyageurs et les accueillit avec les plus courtoises paroles.

MÉNÉLIK ET SES GÉNÉRAUX.

Telles sont les dernières nouvelles de cette expédition, qui a déjà fait beaucoup parler d'elle. On lui a attribué un but politique, et à plusieurs reprises on a cherché à le préciser. Que les similitudes de religion soient de nature à faciliter à MM. Léontiev et Elisséiev l'accès des royaumes du Négus, cela ne semble pas douteux. Que des relations puissent s'établir plus tard entre la Russie et l'Abyssinie, par suite d'un rapprochement entre les deux Églises, orthodoxe et copte, il n'y aurait peut-être là rien d'invraisemblable.

En tout cas, MM. Léontiev et Elisséiev n'ont pas de mission officielle, ni même officieuse de la Société Russe de Géographie. Voici en effet ce que nous écrit de Saint-Pétersbourg un correspondant autorisé :

« ....Je saisis cette occasion pour me permettre « de rectifier un malentendu assez répandu, à ce qu'il « paraît : il n'y a pas de « mission » proprement dite « de MM. Léontiev et Elisséiev. M. Léontiev, membre « de la Société Impériale Russe de Géographie, sports- « man et gros propriétaire du sud de la Russie, entre- « prenant avec un de ses amis, M. N. Zviaguine, « sportsman comme « lui, une partie de « chasse en Abys- « sinie, a invité « M. A. Elisséiev, « voyageur émérite « et naturaliste tout « à fait distingué, à « l'accompagner en « qualité de méde- « cin.

« Comme M. « Léontiev deman- « dait à la Société « de lui octroyer sa « protection, cette « dernière lui fut « accordée en forme « de lettres de re- « commandation. « Sauf quelques in- « struments de précision, tels que psychromètres, « hypsomètres, baromètres anéroïdes, chronomètres « de poche et un petit instrument universel pour « déterminer les latitudes, aucun autre subside n'a « été donné à cette entreprise tout à fait privée. « Quelques gros bonnets de Moscou ont offert en « outre à M. Léontiev 5 000 roubles pour adjoindre à « l' « expédition » un prêtre. C'est leur affaire, et cela « ne regarde pas la Société de Géographie. »

Ces quelques lignes sont assez nettes pour trancher la question, et si le voyage de MM. Léontiev et Elisséiev a quelque influence sur les rapports entre Russes et Abyssins, ce résultat du moins n'aura pas été escompté d'avance.

L'île de Rhodes

Nous devons à l'obligeance de M. L. DE LAUNAY, *professeur à l'École des Mines, ce résumé de voyage à Rhodes, ainsi que les intéressantes photographies qui l'accompagnent.*

Au mois d'octobre 1894, nous avons exploré l'intérieur de l'île de Rhodes.

Cette grande île si intéressante et qui, pour un Français surtout, rappelle tant de vieux et glorieux souvenirs, est, malgré cela, très peu connue. Les rares voyageurs qui y abordent de loin en loin se contentent de visiter la capitale avec ses beaux remparts du temps des chevaliers de Saint-Jean, son port pittoresque, ses monuments du XIIIe au XVIe siècle; quelques-uns font une excursion sur la côte ouest jusqu'à la nécropole grecque archaïque de Camiros ou sur la côte est jusqu'au superbe château fort de Lindos; bien peu vont plus avant. Cela tient assurément à certaines difficultés matérielles, qui se résument surtout dans la nécessité de voyager avec son lit de camp et ses conserves; mais, en somme, l'abord de Rhodes est beaucoup plus facile que celui de bien des îles de l'Archipel; un bateau à vapeur du Lloyd autrichien y touche tous les huit jours; les habitants, très hospitaliers, fournissent partout un gîte, le climat est sain, la chaleur, même en été, est très tolérable, sauf sur la côte sud-est; il suffit donc d'un peu de bonne volonté et d'une endurance à la fatigue très ordinaire pour aller apprécier les attraits de bien des genres qu'elle présente. C'est d'abord la nature, qui est fort belle. L'île se compose d'une grande arête montagneuse de calcaires crétacés, bordée sur ses deux flancs par des terrains tertiaires plus ou moins récents. A cette disposition géologique et orographique correspondent deux groupes de paysages très différents. Dans le centre, ce sont les grands rochers calcaires très escarpés, aux pentes abruptes, souvent couvertes de superbes pins parasols et de cyprès. Il y a là, autour du mont Atairos, entre le monastère d'Artamiti et Alaerma, de magnifiques forêts de pins dans lesquelles poussent, par grandes touffes rondes, des arbustes qui, dans nos pays, sont rabougris et nains, les arbousiers, les lentisques, etc., et qui là atteignent deux ou trois fois la hauteur d'un homme. L'aspect en est absolument ravissant et donne l'impression d'une véritable végétation tropicale.

CHATEAU DE LINDOS.
Photographie de M. de Launay.

Vers les côtes, l'aspect est tout autre : les terrains tertiaires, pour la plupart ici argileux ou sableux et facilement affouillables, ont donné des plateaux ou des terrasses successives coupés de ravins profonds, d'une couleur jaunâtre et couverts seulement d'une très maigre végétation; on peut alors cheminer pendant longtemps à travers un pays dénudé, auquel la vue continuelle de la mer bleue prête seule son charme habituel et souvent incomparable; mais, de temps à autre, au milieu de ses solitudes, dès que la moindre dépression, en recueillant un peu d'humidité, a permis aux racines des plantes d'étancher leur soif, une véritable oasis se développe, un merveilleux jardin d'orangers, de figuiers, d'arbres fruitiers de toutes sortes entremêlés de vignes; là aussi sont des oliviers centenaires à l'énorme tronc rabougri et noueux : on éprouve, en sortant du soleil de la plaine, une impression de fraîcheur délicieuse et, comme dans une oasis du Sahara, on aperçoit parfois quelques palmiers au-dessus d'un ravin où serpente un petit filet d'eau.

INTÉRIEUR RHODIEN.
Photographie de M. de Launay.

La culture est fort peu développée à Rhodes; à peine sur les côtes nord-est et nord-ouest, au voisinage de la ville de Rhodes, vers Kalavorda ou vers Lindos, y a-t-il quelques champs de blé, des vignes, un peu de coton. Mais, en général, l'île est dans un état de civili-

sation très rudimentaire, dont le seul aspect d'une maison rhodienne donne aussitôt l'idée.

Cette maison, très différente de celles qu'on rencontre plus au nord sur la côte d'Asie ou dans les îles, présente un cachet très méridional, très africain, qui fait plutôt songer à l'Algérie qu'à l'Asie Mineure. A l'extérieur, c'est un simple cube blanc avec une seule ouverture pour la porte et, sur l'un des angles, une sorte de petit champignon blanc qui est une cheminée. A l'intérieur il y a, en tout et pour tout, une seule pièce, également d'une blancheur éclatante, qui est à la fois la chambre à coucher, la cuisine, le grenier, le cellier, etc. La première fois qu'on est appelé à dormir là dedans pêle-mêle avec toute une famille rhodienne, y compris un inévitable enfant à la mamelle qui geint toute la nuit, cela paraît fort original. Dans la disposition de ces chambres, deux choses sont particulièrement frappantes : c'est d'abord, dans l'un des angles, une sorte d'aire surélevée d'une marche (qu'on appelle le *sofa* ou le *tsiminia*), occupant presque un quart de la pièce, dans le coin de laquelle est la cheminée et sur laquelle tous les habitants s'étendent pour la nuit, sans se déshabiller, avec des oreillers et des couvertures. Une pile d'oreillers, adossés dans le jour à un mur, sert à tous ces dormeurs, et c'est une coquetterie des Rhodiens, comme de la plupart des habitants des îles grecques, d'en étaler le plus grand nombre possible.

Le second détail, très spécial, ce sont les assiettes et les cruches qui décorent les murs. Dans n'importe quelle maison rhodienne, il y a, comme dans nos salles à manger parisiennes et par un usage beaucoup plus ancien, une collection d'assiettes bariolées accrochées aux parois et, généralement, en outre, des tablettes portant des rangées d'amphores peinturlurées. Jadis ces assiettes rhodiennes étaient d'anciens plats de cette belle faïence à fleurs qui est aujourd'hui tout entière arrivée dans nos musées et nos collections, où on l'appelle parfois improprement « faïence persane », et il y avait ainsi, sur certaines murailles de paysans, une valeur de plusieurs milliers de francs. Mais depuis longtemps certains plats ont été remplacés par des assiettes sans valeur, qui produisent cependant un certain effet décoratif et témoignent d'un instinct artistique assez curieux.

Le Rhodien a, d'ailleurs, le culte de sa maison, qu'il reblanchit à la chaux au moins une fois par mois depuis le plafond jusqu'au plancher et qu'il entretient constamment dans un état de propreté immaculée.

Les habitants, qui sont pour la plupart très hospitaliers et affables, vivent dans un état de farniente et de bien-être relatif, dû à leur peu de besoins, qui est presque du bonheur. Ils sont, pour la plupart, propriétaires d'assez de terrain pour avoir de quoi se fournir d'olives, de lait, de blé, de bois, souvent même de coton, les seules substances dont ils sentent la nécessité; la misère est à peu près inconnue; on travaille très rarement, et chaque famille se suffit presque à elle-même, le pain étant cuit dans la maison par les femmes, qui tissent aussi les étoffes, fabriquent même les grandes bottes de cuir caractéristiques du costume rhodien, etc. Cette habitude de faire tout par petites quantités et à la main a assuré la conservation d'une série d'opérations manuelles et de métiers d'un aspect généralement pittoresque.

Nous avons fait allusion, en commençant, aux souvenirs historiques si nombreux que présente Rhodes. Ces souvenirs remontent à deux époques différentes : à l'antiquité phénicienne et grecque et à l'occupation des chevaliers de Saint-Jean, dont tant de grands maîtres ont été nos compatriotes.

De l'antiquité grecque il reste les étonnantes nécropoles de Camiros, Talissos et Lindos, où l'on n'a qu'à fouiller le sol sur de vastes étendues pour en faire sortir des milliers de tombes avec des multitudes de vases et d'objets archaïques. Un grand nombre de ces objets ornent aujourd'hui nos musées ; il est regrettable seulement que la plupart des fouilles aient été faites par de véritables entrepreneurs qui n'avaient qu'un but mercantile et n'ont su prendre aucune note précise sur la disposition, la forme des tombeaux, etc. Un des résultats de notre mission a été de relever pour la première fois un plan d'ensemble de la nécropole de Camiros avec les coupes de quelques grandes chambres sépulcrales analogues aux tombes mycéniennes. Ces plans et coupes seront publiés prochainement dans la *Revue archéologique*.

Quant aux chevaliers de l'ordre de Saint-Jean, c'est eux surtout qui ont laissé à Rhodes les souvenirs les plus vrais et dont les monuments si nombreux prêtent à tant de points de l'île un attrait aussi bien pittoresque qu'historique. Il n'est pas besoin de vanter ici la ville même de Rhodes, dont les édifices et les remparts sont célèbres et ont été maintes fois décrits, bien qu'avec une imagination parfois un peu trop fantaisiste; mais on connaît moins le château de Lindos, cette merveille dont les jours sont malheureusement comptés, car, comme tous les restes du passé laissés aux mains des Turcs, il se détruit de jour en jour, puis ceux de Malona, d'Archangelos, d'Ialissos, de Kremasti, de Monolithos, de Kastellos, etc. Toutes ces belles ruines valent une description détaillée que nous nous proposons de leur consacrer un jour.

Excentricités Sportives

L'IMAGINATION des amateurs de sport n'a point de limites. C'était, ces jours passés, une course d'invalides à jambes de bois, dont le vainqueur « couvrait la distance » (200 mètres) en 53 secondes.

Dans un genre analogue, nous pouvons citer un voyage accompli sur des béquilles, de Tours à Paris.

Nous avons parlé déjà de plusieurs voyages à pied autour du monde. Louden chemine toujours et traverse en ce moment l'Espagne. Un autre marcheur, Ardouin, vient d'arriver à Madrid. Papillaud et Leroy sont en Italie. Le Russe de Bernoff vient de rentrer dans son pays après quatre années de courses à pied à travers l'Europe. On se souvient de la tournée faite,

l'an passé, dans le Sud-Algérien, par Grandin, qui a fait de son sport une profession. Il s'est trouvé quinze dames, de nationalités diverses, pour prendre part à une course entre Vienne et Dresde.

D'autres ont compliqué le voyage à pied en s'imposant diverses obligations. Nous avons vu dernièrement, en Belgique, un marcheur à reculons. Le peintre Martin Montague est allé de Paris à Munich en poussant une brouette. Sur le coffre il faisait sa cuisine, et, deux fois par jour, le couvercle se transformait en chevalet pour prendre des esquisses. Trois Autrichiens avaient accompli un exploit analogue : ils vinrent de Vienne à Paris en un mois, en se brouettant mutuellement à tour de rôle.

Il n'est pas de route que les bicyclistes n'aient parcourue. Ils se sont même hasardés à travers les pays inconnus. Les deux Américains Allen et Sachtleben ont fait le tour du monde « en machine » et, pour finir, pris une interview au vice-roi Li-Hong-Tcheng. De semblables entreprises ne sont pas sans danger, et l'on a vu que le cycliste Lenz avait trouvé très probablement la mort en Asie Mineure.

Un cycliste américain, Melins, s'était embarqué avec l'expédition arctique Wellmann. Il espérait se lancer à travers l'icefield jusqu'au pôle. Le destin contraire ne lui a pas permis de conquérir ce « record » enviable.

Il y a quelques années, un échassier, Sylvain Dornon, se rendit à l'exposition de Moscou en 58 jours.

Aux amateurs d'équitation rappelons seulement : la course de Mme Ara, de Kours à Saint-Pétersbourg ; celle du lieutenant Winter, de Russie à Paris, avec deux chevaux montés alternativement ; enfin une chevauchée de Berlin à Vienne, accomplie par des officiers de cavalerie allemands.

Il y a des procédés moins pénibles pour le voyageur : tel celui du comte Ennatski, qui traversa l'Europe en troïka. La voiture traînée par des chiens ne doit pas non plus être un véhicule désagréable. Il est bon de remarquer seulement qu'en France on peut se créer des difficultés avec les autorités, en vertu de la loi protectrice des animaux, qui semble prohiber ce genre d'attelage, fort usité chez nos voisins de Belgique et en Hollande.

A quatre reprises, on a vu sortir d'une caisse d'emballage, à Paris, à Bruxelles, à Christiania, à Copenhague, un Viennois, qui trouvait économique de s'expédier lui-même de cette façon.

Enfin le roman de Jules Verne, *le Tour du Monde en Quatre-vingts jours*, a eu le privilège de susciter des émules à Philéas Fogg, et une Américaine, reporter au *World* de New York, Miss Nelly Bly, a vaincu le héros de roman en accomplissant ce vertigineux voyage en soixante et onze jours.

On ne saurait énumérer toutes ces courses excentriques ; et encore avons-nous laissé de côté les voyages maritimes extraordinaires.

Citons pour finir, non pas un voyage, mais une chute effectuée, il y a quelques mois, à New York, par un aéronaute anglais, Harry Menier. Escorté de plusieurs témoins, il se rendit au pont de Brooklyn. On attendit le moment où aucun policeman n'était en vue, car il aurait pu s'opposer à cette folle entreprise. A cet instant Harry Menier s'élança dans l'espace avec son parachute et tomba « gracieusement » à l'eau, sans accident, quoique le parachute se fût ouvert un peu tardivement. On repêcha l'aéronaute, qui constata avec simplicité que cela différait sensiblement d'une descente en ballon. Nous le croyons volontiers, et à terre, grâce au fonctionnement imparfait de son appareil, il se fût sans doute tué.

P. Vuillot. — *L'exploration du Sahara. — Etude historique et géographique.* Ouvrage accompagné de 45 cartes itinéraires hors texte, 12 plans et une carte du Sahara au 1 : 4 000 000, gr. in-8. Paris-Challamel, 1895, 342 pages.

M. Vuillot est bien connu pour les communications fréquentes qu'il adresse, au sujet de la cartographie africaine, à la Société de Géographie de Paris, dont il est un des membres les plus assidus.

Le livre qu'il présente aujourd'hui au public est une histoire très complète et très soignée de l'exploration du Sahara. Tous les itinéraires des voyageurs depuis le major Laing et René Caillié jusqu'à M. B. d'Attanoux y sont scrupuleusement décrits, et éclairés par des cartes précieuses pour l'histoire de la cartographie saharienne. Ces cartes, admirablement gravées, d'une clarté parfaite, aucunement surchargées, sont le premier mérite de l'ouvrage, et le rendent indispensable pour quiconque étudie l'exploration du Sahara occidental.

Nous signalerons surtout la grande carte qui sert d'appendice au livre: c'est un chef-d'œuvre de précision, d'élégance et d'exactitude, qui peut lutter avec ce que les Anglais et les Allemands font de mieux. Rien n'est plus instructif qu'un regard jeté sur une telle carte : d'un seul coup d'œil on voit les points où se concentre la vie du désert, et ceux où règne toujours la solitude : les noms se pressent au Touat, au Tidikelt, et au Gourara ; leur accumulation rend d'autant plus saisissantes les immenses taches vides de l'Iguidi, du Djouf et du pays qui s'étend entre le lac Tchad et les Touareg Azdjer. Ainsi de ces documents historiques et cartographiques nous n'avons que des éloges à faire.

Nous sera-t-il permis d'être plus réservés au point de vue purement géographique, et de présenter quelques critiques suggérées par le titre même du livre ?

Tout d'abord, ce n'est pas l'exploration du Sahara tout entier, comme nous l'attendions, dont M. Vuillot nous présente l'histoire, mais seulement du Sahara occidental, et proprement français. L'exploration du désert Libyque, de Koufra, du Tibesti, est laissée dans l'ombre. Il nous semble qu'il n'eût pas été difficile de nous en avertir par le titre même de l'ouvrage.

En outre, si les itinéraires des voyageurs sont minutieusement suivis, une place, insuffisante peut-être, est faite aux résultats purement géographiques de leur œuvre. Une demi-page est consacrée aux découvertes de Barth, alors que tout un chapitre nous expose sa marche. C'est pourquoi cette étude *géographique* ne répond pas aux promesses de son titre, et qu'à cet égard du moins, on est un peu déçu.

D'ailleurs les questions sahariennes sont discutées avec une compétence incontestable. M. Vuillot nous expose en termes excellents l'histoire de nos rapports avec les Touareg, du fameux traité de Ghadamès, et son livre nous met parfaitement au point pour comprendre le sens de la mission d'Attanoux. C'est dire que c'est une œuvre française au premier chef.

En terminant, M. Vuillot recherche les moyens pratiques par lesquels on pourrait rendre au commerce du Sahara Algérien, aujourd'hui déchu, son ancienne prospérité. Il conclut qu'il faut occuper In-Salah, foyer ardent de fanatisme et d'intrigues antifrançaises, et surtout fixer les communications du Touat, du Tidikelt et de l'Aouguerout avec le Maroc, par la solide occupation d'Igli.

Les Grands Voyages à Bicyclette

II. — La Machine (*Suite*). — Les Documents du Voyage

Nous avons dit de quel poids devait être la machine, 17 à 18 kilos. Il importe de fixer aussi la nature de la chaîne. Si elle est à nu, elle devra être du type dit *à rouleaux*, car seul ce modèle continue à fonctionner même s'il est chargé de poussière et de boue; si elle est protégée par un carter, elle pourra être à maillons pleins. Je conseillerai d'ailleurs l'emploi du *carter*, mais à la condition expresse qu'il fasse corps avec la machine et ne soit pas détachable; autrement, il est source de tous les ennuis.

Les pédales seront, à mon gré, du type dit *à scies*, parce qu'elles sont plus légères et plus adhérentes au pied; cependant, si on les préférait à caoutchouc, je ne m'y opposerais pas, mais je conseillerais alors l'emploi des toe-clips, pour retenir le pied sur le caoutchouc très glissant en temps de pluie.

La selle sera, voici mon avis franc, plutôt dure que molle; qu'elle soit confortable, c'est-à-dire large, de façon que l'assiette y prenne plein appui et que les organes périnéaux n'entrent jamais en contact avec elle, c'est là toute l'exigence qu'on peut avoir envers la selle. J'engagerai les voyageurs qui en ont le temps à se faire fabriquer presque sur mesure cet organe, en apparence si peu important et en réalité si considérable, de la selle : large et peu suspendue, telles sont les épithètes qui expriment sa perfection.

La lanterne sera *à huile*, parce que dans tous les pays on trouve, pour l'alimenter, un liquide analogue à notre huile, et que les lanternes à pétrole sont encore à l'enfance; je ne parle pas des lanternes à bougie, parce qu'elles éclairent mal et parce que surtout il est difficile, impossible même, dans bien des pays, de les alimenter.

Deux points capitaux de la machine nous restent encore à élucider : le bandage des roues, et la multiplication.

Pour le bandage, je conseille sans fausse honte le caoutchouc creux ou même le gros caoutchouc plein! Ceci, bien entendu, d'une façon générale, car il est certain que si vous devez voyager dans un pays d'extrême civilisation, comme l'Angleterre, par exemple, vous devrez adopter le souple mais délicat pneumatique, et ne pas redouter l'éventualité d'accidents de machine, autant que si vous devez excursionner en Perse! Le creux ou le gros plein a cet avantage que, fût-il arraché, morcelé par un sol épouvantable, vous pouvez avec de l'ingéniosité le remplacer dans sa jante par un tuyau d'arrosage bourré de linges ou d'herbes et maintenu par une tringle, ou même par une grosse corde, — moyens extrêmes qu'il faut calculer pour n'avoir jamais de surprises!

La multiplication ne devra pas être celle que les constructeurs actuels adoptent, 1 m. 60, en suivant l'exemple des coureurs. Une basse multiplication de 1 m. 35 ou 1 m. 40 *au maximum* est rigoureusement indispensable. Elle seule permettra l'ascension de toutes les côtes et le passage facile dans les terrains les moins propices à la bicyclette.

Une des grosses occupations du voyageur pendant les deux mois ou les dix semaines qui précéderont son départ, devra être le tracé de l'itinéraire. Partir au hasard, à tâtons, pour un pays étranger, me semble une témérité; un accroc peut en effet survenir qui fera d'un exquis voyage une pénible aventure et que souvent l'on eût évité facilement si l'on en avait eu soupçon avant le bouteselle.

Vous saurez donc exactement où vous voulez aller, de telle ville à telle autre en passant par telles autres. Vous vous renseignerez sur les distances *approximatives* qui séparent ces points, et vous couperez votre itinéraire en étapes d'une valeur moyenne de 50 kilomètres par jour, ce qui représente environ 2 heures de marche le matin et 2 heures dans l'après-midi à très petite allure. Si les 50 kilomètres exacts se terminaient en deçà ou au delà d'une ville, d'un village où l'étape pourrait logiquement ou agréablement se terminer, il est clair qu'il faudrait allonger ou raccourcir l'étape de la distance suffisante pour y parvenir, et ne pas se condamner à coucher en rase campagne.

Ces tronçons de voyage ainsi obtenus, vous chercherez des renseignements *précis* sur chacun d'eux. Vous consulterez les guides, les cartes existant sur la région; vous écrirez au président de la société vélocipédique de chaque ville des points extrêmes (il existe des sociétés dans presque toutes les grandes villes de l'étranger) et lui demanderez son avis sur la qualité de telle ou telle route que vous comptez suivre, sur les curiosités à voir le long du chemin, sur les formalités de douane s'il y a lieu, d'administration locale souvent qu'il y a à subir.

Sa réponse favorable ou défavorable à votre projet vous fera vous résoudre à conserver sur votre itinéraire, ou à rejeter, tel tronçon du voyage. Dans le second cas, il faudra le remplacer par un autre plus agréable, plus pittoresque, plus court ou plus facile, et recommencer à vous munir sur lui de documents.

Les six semaines préliminaires au départ ne seront donc pas, on le voit, trop longues pour la conduite à bien de toutes ces démarches, démarches du plus haut intérêt, je le répète, car elles seules peuvent *fixer* le voyage, révéler qu'à jour presque certain, décidé d'avance, on se trouvera à *tel* ou *tel* endroit du pays, qu'à tel autre on rencontrera une ligne de chemin de fer, ou qu'on atteindra un port où tel paquebot emportera de vos nouvelles à vos amis ou vous en apportera d'eux.

Je conseillerai encore au futur voyageur de rechercher adroitement, avant son départ, à se ménager des entrées chez les personnages influents des villes qu'il traversera. C'est par ces hommes de repère, qu'un mot aimable a préalablement disposés à s'intéresser à son passage dans leur pays, que le touriste à bicyclette, même dans des contrées d'accès fort difficile, est relié presque à sa patrie par une série d'anneaux.

Je n'insisterai pas sur l'immense influence que peut avoir sur notre entreprise la bienveillance de tel notable du pays où vous allez passer et provoquer tout au moins encore de la surprise. Je recommanderai aux lecteurs que ces ingrates lignes pourront décider au grand tourisme à bicyclette à l'étranger, de présenter leur candidature à notre grande fédération, *le Touring Club de France* (siège, 5, rue Coq-Héron, Paris), dont le réseau de délégués dans tous les pays du monde facilitera considérablement la recherche des renseignements, l'accès des bons hôtels, etc. En un mot, c'est au voyageur à organiser au préalable, et pour ainsi dire pas à pas, toute sa période d'excursions à l'étranger.

Toutes ces précieuses notes, inscrites nettement mais *très brièvement* sur un papier fort (le parchemin léger ou le japon est préférable; sur une étendue grande comme la main on peut noter en caractères très fins les détails d'un voyage de 1000 kilomètres), vous vous procurerez vos *papiers d'identité*, c'est-à-dire toutes les pièces (carte photographique avec signalement, passeport, etc.) qui pourront témoigner aux autorités étrangères que vous êtes bien un inoffensif touriste et non un observateur de forteresses!

Ces pièces, ainsi que votre papier-monnaie, vous les enfermerez dans une pochette, carrée et aussi plate que possible, de la taille d'une enveloppe moyenne de correspondance, et que vous aurez fait fabriquer en toile imperméable, en moleskine, etc. Un caoutchouc (et non pas un bouton) servira à maintenir fermée l'ouverture de cette pochette, dont nous verrons plus loin la destination.

L'organisation morale, pour ainsi dire, étant ainsi faite, il faudra procéder à l'organisation matérielle proprement dite de votre voyage. Quel paquetage doit-on faire? Question des plus graves à laquelle chacun pourra donner une réponse différente. Il est cependant des règles d'expérience que j'indiquerai dans mon prochain article.

(*A suivre.*) L. Baudry de Saunier.

Les Russes dans l'Asie Centrale

Conquête et Colonisation

On n'a pas oublié les voyages de M. Édouard Blanc dans le Turkestan russe et le Pamir. Sur les questions relatives à l'Asie centrale, M. Blanc a une compétence toute spéciale. Présenter un résumé de ses travaux sur l'œuvre des Russes dans ces contrées lointaines nous a paru d'autant plus intéressant que M. Blanc a bien voulu mettre à notre disposition, avec une parfaite bonne grâce, quelques-unes de ses belles photographies. Qu'il nous soit permis de l'en remercier vivement.

Il y a environ trente ou quarante ans que s'est dessiné ou plutôt affirmé le grand mouvement de conquête russe vers les régions de l'Asie centrale connues sous le nom de Turkestan et de Pamirs. Plus d'une fois dans le passé, la politique des tsars avait manifesté des velléités de pénétrer dans ces pays lointains et d'un accès malaisé. Mais ces efforts, peu sérieux et sans suite, étaient demeurés sans résultat apparent. Ce n'était qu'une préparation.

Vers 1865, la contrée embrassant au sud la mer d'Aral, arrosée par l'Oxus ou Amou-Daria et l'Iaxartes ou Syr-Daria, et s'étendant jusqu'aux confins de l'Afghanistan et de la Perse, était partagée entre plusieurs États indépendants : les khanats de Khiva, de Bokhara et de Kokan, qui en formaient comme le centre; au sud-ouest, vers la frontière persane, les diverses tribus de Turkmènes, guerriers et nomades; à l'autre extrémité, vers le nord-est des trois khanats, les Kirghiz.

KHAN DE BOKHARA.
Photographie communiquée par M. Blanc.

Ces Kirghiz nomades, par crainte de la domination chinoise, s'étaient donnés à la Russie vers le milieu du siècle. Par leur pays, devenu la province de Sémiretchié, les avant-postes impériaux s'étaient avancés vers les khanats et avaient pris contact.

Après un échec dans le Kokan en 1852, les Russes avaient pénétré l'année suivante jusqu'à Ak-Metched, qui changea son nom en celui de Pérovsk. Cinq ans plus tard on les trouve à 95 kilomètres plus au sud, à Djoulek. En 1861, un nouveau pas a été franchi : ils sont à Yani-Kourgan, dans le Kokan.

Ce fut le colonel Tcherniaieff qui brusqua la conquête du Kokan septentrional. Avec 900 hommes et 12 canons, il défit 40000 Kokaniens à Tchimkent, le 9 mai 1865, et, par une pointe audacieuse de 150 kilomètres, malgré les ordres de son gouvernement, il atteignit Tachkent, peuplée de 150 000 habitants, et, en un jour, l'enleva. Tachkent devint la capitale du Turkestan russe, et Tcherniaieff son gouverneur.

Son successeur, le général Romanowsky, pénétra dans le khanat de Bokhara. Une première victoire, à Irdjar, conduisit les armées impériales à 100 kilomètres de Samarkand.

Ce fut le général Kauffmann qui remplaça Romanowsky. Destiné à rester vingt ans gouverneur du Turkestan russe, Kauffmann allait en achever la conquête et en commencer l'organisation et la colonisation. Il débuta par la prise de Samarkand, le 14 mai 1868. Une révolte le fit revenir sur ses pas et

amena un châtiment sévère. L'émir de Bokhara se soumit et paya une forte indemnité. On lui laissa soi-disant son indépendance, mais un envoyé extraordinaire de Russie fut placé à ses côtés, et les avis de ce représentant du tsar ont toujours valu des ordres.

Pourtant les Russes avaient gardé sous leur autorité directe une partie du khanat, les provinces de Samarkand et de Katti-Kourgan. Par un procédé fort habile, ils autorisèrent l'émir de Bokhara à s'indemniser d'un autre côté, en prenant le Hissar et le Darvas, au sud de Kokan, pays disputés par plusieurs prétendants et qui passèrent ainsi, indirectement, sous la suzeraineté de la Russie.

La conquête du khanat de Khiva fut plus pénible. Une lointaine tentative, en 1839, avait échoué. Kauffmann, en 1872, risqua l'entreprise. Le khanat était défendu par les déserts qui l'entourent. Trois colonnes russes, parties d'Orenbourg au nord, de Kinderti sur la Caspienne, à l'ouest et de Djizak, près de Samarkand, à l'est, convergèrent vers Khiva. Traînant avec elles d'immenses caravanes de chameaux dont les trois quarts périrent en route, souffrant de la soif, elles finirent, malgré tous les obstacles, par atteindre l'armée khivienne et la battre. Le 14 juin 1873, le khan fit sa soumission. La partie du territoire sur la rive droite de l'Oxus fut annexée à l'empire et le reste soumis à un protectorat des plus étroits.

La partie sud du Kokan, le bassin supérieur du Syr Daria, restait indépendante. A la suite d'interminables et sanglantes luttes intestines, les Russes jugèrent à propos d'intervenir.

Un des compétiteurs, Nasr-ed-Din, avait envoyé une ambassade au général Kauffmann pour se faire reconnaître par lui et s'assurer son appui. Ces protecteurs trop puissants saisirent l'occasion d'une révolte contre Nasr-ed-Din, pour entrer dans le pays, et, le 22 août 1875, ils défirent l'armée kokanienne. De nouveaux troubles amenèrent les Russes à occuper peu à peu tout le khanat, qui fut définitivement annexé au mois de janvier 1876, et forma la province de Ferghana, avec la nouvelle ville de Novi-Margelan pour capitale.

Restait à soumettre les Turkmènes, au sud des khanats de Khiva et de Bokhara. De 1877 à 1879, fédérées sous le commandement du khan Nour-Verdy, ces tribus guerrières résistèrent avec succès. En 1880, Skobeleff fut plus heureux. Puisamment aidé par la construction d'un premier tronçon du chemin de fer transcaspien, il enleva Gœk-Tepe, où 30 000 Turkmènes firent une défense héroïque.

A la suite de cette campagne le pays des Tekkés et des Youmouds fut annexé, avec Askhabad comme capitale. Quatre ans plus tard, le colonel Alikhanoff prenait Merv et Sarakhs. Le pays des Turkmènes était traversé de part en part, et, dès 1887, le chemin de fer transcaspien s'avançant derrière les armées, atteignait l'Oxus à Tchardjoui, et de là rejoignait Samarkand.

KHAN DE KHIVA.
Dessin d'après une photographie communiquée par M. Blanc.

Les Russes se trouvaient au sud en contact avec la Perse et l'Afghanistan. Mais à l'extrémité orientale de cette frontière, un pays leur restait ouvert, politiquement parlant, le Pamir.

Dès 1876, arguant des droits de suzeraineté du Kokan sur certaines tribus du Pamir, Skobeleff avait franchi l'Altaï et reçu la soumission de ces vassaux.

Cette entreprise fut la première d'une série d'expéditions du même genre qui pénétrèrent de plus en plus avant dans le Pamir, et dont les dernières, sous les ordres du colonel Yonoff, atteignirent, ces toutes dernières années, les chaînes de l'Hindou-Kouch et du Karakoroum. Les franchir eût été un acte grave, surtout à l'est, où les Russes se seraient heurtés au Kachmir. A l'ouest, ils auraient trouvé les Afghans, soutenus par l'Angleterre, et déjà poussés à leur encontre par la puissance rivale, jalouse de barrer aux armes du tsar le chemin de l'océan Indien.

En même temps que s'accomplissait la conquête dont nous avons, d'après les travaux de M. Édouard Blanc, résumé les principales péripéties, les Russes poursuivaient l'œuvre de colonisation. En trente ans, dans un pays dont, au début, on connaissait à peine la géographie, ils ont progressé rapidement dans leur entreprise, d'autant plus intéressante pour nous, dit M. Édouard Blanc, qu'ils se sont trouvés à peu près dans les mêmes conditions que la France en Algérie. Les peuples transcaspiens sont, comme nos Arabes, musulmans et guerriers. Leur pays est coupé de déserts, souffre du manque d'eau, et sa fertilité ne peut être mise à profit que par un habile système d'irrigation.

Les Russes ont établi à Tachkent le siège central de leur gouvernement dans le Turkestan. Leur administration, essentiellement militaire, a montré beaucoup d'esprit de suite et d'unité.

Vis-à-vis des indigènes, leur politique a consisté à leur faire apprécier les bienfaits, inconnus jusqu'alors dans ces contrées, d'un gouvernement protecteur, assurant la sécurité de leurs biens et de leurs personnes. Ils n'ont pas cherché à leur imposer brusquement de nouvelles mœurs administratives, et une autonomie plus ou moins large a été conservée à certaines institutions du pays, notamment aux institutions municipales. Ceci est important si l'on remarque qu'un assez grand nombre de villes dépassent 20 000 habitants. De plus, les sujets musulmans ont le droit de prétendre aux emplois les plus élevés, s'ils y sont aptes.

Dans ce pays, une grosse difficulté était l'établissement de communications. Les grands espaces, le plus souvent arides, çà et là de hautes chaînes de montagnes étaient de sérieux obstacles. Déjà ils ont été en partie surmontés. Nous avons parlé plus haut du chemin de fer transcaspien. En même temps, et sans prétendre parfois faire autre chose que du provisoire, les conquérants ont construit des routes et des ponts,

installé des télégraphes. Une suite de postes a marqué les étapes entre Orenbourg et Tachkent, distantes de 2 200 kilomètres. Omsk, dans la Sibérie, est relié à Viernoïé et à Tachkent. Enfin, par Samarkand et la ligne qui suit la frontière persane, Tachkent communique avec la mer Caspienne.

La seconde difficulté provenait de l'aridité de certaines régions. La conquête, et après elle la colonisation, ont dû suivre les zones praticables, s'avancer d'oasis en oasis. Peu à peu, par des travaux d'irrigation, là où se trouve le lœss, si fertile dès qu'il est arrosé, on pourra rendre productive une fraction notable du pays, un cinquième environ, ce qui équivaut à peu près comme superficie à notre Algérie. Grâce aux hautes montagnes d'où descendent des rivières assez nombreuses, alimentées par les glaciers, véritables réservoirs pour l'été, rien ne rend cette œuvre irréalisable, et de nombreux projets, dont quelques-uns en cours d'exécution, prouvent que les Russes n'ont pas reculé devant ce vaste labeur.

RUSSES ET INDIGENES SARTES CONRTUISANTS UN PONT.
Photographie communiquée par M. Blanc.

Quant à la colonisation proprement dite, à l'importation de paysans russes, elle a eu, selon les provinces, des sorts différents.

Dans le pays des Kirghiz, nomades, pacifiques et pasteurs, devenu la province de Sémiretchié ou des Sept Rivières, la prospérité des colonies agricoles, d'origine russe, est très grande. Les cours d'eau sont nombreux, et l'on voit croître rapidement, avec les arbres fruitiers, les saules et les peupliers, dont le bois est d'une qualité supérieure et à l'abri desquels s'étendent les cultures.

Les paysans se sont groupés dans des bourgs qui comptent souvent 4 000 habitants. En arrivant, chaque famille reçoit 60 hectares de terres irrigables, et une étendue indéfinie de terres non irrigables. Cependant, si le paysan russe n'a pas à craindre, comme agriculteur, la concurrence du Kirghiz, il lui faut compter avec celle des Chinois, Dounganes ou Tarantchis, musulmans réfugiés de Kouldja.

En Boukharie la concurrence de l'élément indigène a été telle, que les colons agriculteurs d'Europe et les marchands russes ont dû reculer. Le Sarte, sobre, économe, patient et résistant, habitué aux travaux méticuleux qu'exige la culture en ces pays toujours menacés de sécheresse, y est passé maître; fort habile commerçant, du jour où sa personne et ses biens n'ont plus rien eu à craindre des caprices d'un despote, il a laissé libre carrière à son activité. Aussi, dans le Ferghana, en Bokharie et à Samarkand, le gouvernement se contente-t-il d'utiliser, en la guidant, la main-d'œuvre indigène, et de naturaliser les industriels et les gros commerçants qui tiennent entre leurs mains le trafic de la soie, du coton, du thé, des tapis, etc.

La culture du coton notamment a pris une extension prodigieuse; en 1890 le Transcaspien n'a pas transporté moins de 112 000 tonnes de coton nettoyé. Quant à l'industrie de la soie, elle est ancienne dans le pays.

On essaye maintenant de créer des vignobles, et l'on a grand espoir d'y réussir. On a planté du tabac en Bokharie. Mais en somme, pour la culture des céréales notamment, les Russes ont eu moins à innover qu'à perfectionner.

Leur grande œuvre de civilisation a été et est encore de régulariser et d'étendre la production, en augmentant les surfaces utilisables, en introduisant des machines et des méthodes perfectionnées, de créer des débouchés, d'assurer les communications. Et, de lui-même, le Turkestan se développera économiquement, comme s'étaient développés autrefois, par le seul bienfait de la « paix romaine », les pays d'Afrique riverains de la Méditerranée.

A Madagascar

La Division navale

En vue de la campagne de Madagascar et sans doute pour empêcher la contrebande de guerre, une division navale a été formée.

Elle est placée sous les ordres du capitaine de vaisseau Bienaymé, qui a mis son guidon sur le *Primauguet*. Ce bateau est un croiseur de troisième classe, à une hélice, lancé en 1882, de 80 mètres de long, déplaçant 2 270 tonneaux et portant 264 hommes d'équipage. Sa vitesse dépasse 14 nœuds. Comme artillerie, il porte 15 canons de 14 centimètres et 8 canons-revolvers.

En 1885, commandé par le capitaine de vaisseau Buge, le *Primauguet* alla rejoindre l'escadre de l'amiral Courbet. A cette époque c'était un de nos navires les plus rapides, et c'est à ce titre qu'il prit part aux opérations navales du blocus de Formose et du « blocus du riz », sur les côtes de Chine. Après la conclusion de la paix, il resta attaché à la division navale d'Extrême-Orient.

Un autre croiseur de troisième classe, le *Dupetit-Thouars*, accompagne le *Primauguet*. De la même taille, mais moins pesant que lui, il a une vitesse un peu supérieure. C'est un croiseur à barbette; son artil-

LE PAPIN.

lerie se compose de 10 canons de 14 centimètres et de 8 canons-revolvers.

Le *Hugon*, de la même classe, mais un peu moins grand que ces deux navires et ne jaugeant que 1 246 tonneaux, a une vitesse assez faible de 11 nœuds 7, et son artillerie est moins considérable. Il date de 1872 et c'est un de nos plus anciens croiseurs en service.

La division comprend encore deux avisos de première classe, le *Papin*, dont notre dessin fait voir les formes élégantes, et son frère aîné, le *Dumont-d'Urville*. Presque de même tonnage tous deux (881 et 825 tonneaux), ils ont la même longueur de 61 mètres, la même largeur de 8 mètres, et chacun 116 hommes d'équipage. Le *Papin* est un peu moins bon marcheur. Il ne file que 12 nœuds 1, ce qui est assez faible comparativement aux modernes avisos-torpilleurs, dont la vitesse dépasse parfois 20 nœuds. L'armement des deux avisos est un peu différent. Le *Dumont-d'Urville*, pourvu de 4 pièces de 14 centimètres, au lieu de 2 sur le *Papin*, est moins bien monté en canons-revolvers. Tous deux ont un canon de 10 centimètres.

La *Romanche* et la *Rance* sont deux avisos-transports de même type, de 64 mètres de long sur 10 de large, de 1 580 tonneaux de jauge, armés à peu près comme les deux avisos. Ce sont des marcheurs peu agiles.

Tous ces navires sont en bois. On leur a adjoint quatre canonnières à hélice, le *Météore*, l'*Étoile*, le *Gabès* et le *Lynx*, de 450 tonneaux, d'une longueur moyenne de 45 mètres et montées par 78 hommes.

L'une de celles-ci, le *Lynx*, armée de 2 canons de 14 centimètres et de 2 de 10, s'est illustrée dans les guerres navales du Tonkin et de Chine, sous les ordres des lieutenants de vaisseau Blouet et Bonnaire.

LA CORRÈZE.

Du 18 au 20 août 1883, avec l'escadre de l'amiral Courbet, le *Lynx* prenait part à l'attaque des forts de Thuan-an, sur la côte d'Annam, et avec la *Vipère* forçait le barrage qui fermait la lagune. Le 23 août 1884, c'est de la hune du *Lynx* que partit le premier coup de hotchkiss qui commença le glorieux combat de la rivière Min, dans lequel la flotte chinoise fut anéantie. Pendant la fin de cette même année, le *Lynx* fit le service des dépêches entre Ke-Lung et Matsou, avant de rentrer à Saïgon, pour y faire panser ses blessures.

Nous devons citer aussi comme appartenant à cette division navale le stationnaire de Diego-Suarez, la *Corrèze*, vénérable navire à voiles, qui représente dans ces parages notre ancienne marine.

Enfin, pour appuyer et seconder la marche des troupes, on a commandé 12 canonnières de rivière et 50 chalands, démontables en tranches et remontables à flot.

Le 19 janvier, la première de ces canonnières,

LA CANONNIÈRE « LE BRAVE ».

le *Brave*, construite à Saint-Denis, en quelques semaines, par la *Société des ateliers et chantiers de la Loire*, a été mise à l'eau.

Le *Brave*, que représente notre dessin, a 25 mètres de long, 5 m. 50 de large, et ne cale que 0 m. 52 en pleine charge. Comme propulseur il est muni d'une roue unique à l'arrière, qui lui donnera une vitesse de 8 nœuds. La superstructure est assez considérable et disposée de façon à abriter l'équipage. L'armement se composera de 2 canons de 37 millimètres à tir rapide, et sans doute de quelques hotchkiss.

Trois autres canonnières, *Invincible*, *Infernale* et *Vigilante*, construites par la même société sur le modèle du *Brave*, ont été transportées au Havre, et sont parties le 20 mars à bord du *Collingham*, à destination de Majunga.

Les huit autres canonnières de cette flottille, *Éclatante*, *Précieuse*, *Impétueuse*, *Poursuivante*, *Légère*, *Rusée*, *Mutine* et *Zélée*, ont été construites par les Forges et Chantiers de la Méditerranée. Deux d'entre elles sont d'un type plus faible. Elles ont été embarquées à la fin de mars, démontées en tranches, sur le steamer anglais affrété *Brinkburn*, dont la collision avec l'*Alvah*, dans les eaux de Messine, a malheureusement retardé la marche.

Biskra-Bône

Impressions de Voyage

Écrit avec vivacité et bonne humeur, le récit de M. de Lage a obtenu la troisième place dans notre Concours de Février. Nous sommes heureux de pouvoir le publier, espérant qu'il sera accueilli par nos lecteurs, comme par nous, avec plaisir.

Minuit sonne quand nous arrivons à Biskra : la chaleur est étouffante! Ce serait à croire qu'on a bassiné mon lit à l'hôtel du Sahara. Las de lutter pour le sommeil dont j'aurais tant besoin après les fatigues d'une journée de juin en chemin de fer, dans mon enthousiasme de saluer le jour naissant à l'entrée du désert, je vais l'attendre à ma fenêtre dans le simple appareil d'un touriste grognon que la chaleur et les moustiques viennent d'arracher au repos. Ma chambre donne sur la grande plaine grise et je sens devant moi les terribles espaces.

Le soleil se lève au delà de cette ligne bleue d'horizon, pâle comme celle de la mer, et ma pensée devine les taches vertes des oasis dans l'immensité monochrome des sables roux, les caravanes en marche, les bouches assoiffées, les fronts qui brûlent sous le disque rouge d'un soleil de feu.

Je monte dans une voiture de louage, et tout de suite, au sortir de la ville, après avoir traversé le lit desséché de l'oued Biskra, mon automédon file droit dans le sable. Il souffle à cette heure matinale un vent ardent, comme une haleine de four, qui vous fouette le visage par bouffées suffocantes. C'est le siroco! Une poussière s'élève au loin et s'avance : on dirait une muraille qui marche. D'autres murailles se forment derrière, la suivent alignées par échelons, et brusquement s'écrasent en tourbillonnant.

DANSEUSE.
Photographie communiquée par M. de Lage.

Le vent cesse de souffler, et la grande plaine réapparaît dans son expression de vide et de nu. Je fais la rencontre d'une bande de chameaux, groupés çà et là en bonne posture pour le plus piquant intérêt de cette traversée en miniature. Des tout petits, au poil jaune, presque jolis, avec leurs grands yeux noirs de bêtes fatales, tètent leurs mères; les grands sont affreux, pelés, apocalyptiques, les jambes repliées sous leur ventre qui ballonne comme une outre pleine, pauvres bêtes fuyant les terres brûlées sous la conduite d'un burnous et d'une matraque.

Enfin, voici une oasis, chose tant de fois décrite. Des bouquets de palmiers plantés en petits carrés, séparés par des murs de terre, sillonnés de fossés servant à l'irrigation de ces géants, qui doivent passer leur vie, suivant la figure orientale, la tête au soleil, les pieds dans l'eau. Des maisons en terre crue abritent une population sordide, et des enfants presque nus vous tirent par les habits en glapissant l'aumône : « Un sou, m'sieu! »

C'est le désert en réduction à l'usage des touristes et des malades, l'impression en raccourci de ces horizons immenses que conçoit le rêve après l'exaltation des lectures, ou des récits de voyage au pays de la soif. Le désert pour rire, traversé à l'heure ou à la course, au tarif de mon cocher biskri.

. . . . . .

Les Ouled-Nayl, les bayadères de l'Algérie, occupent dans le vieux Biskra tout un quartier qui porte leur nom, et encore le nombre de ces aimables danseuses, descendues toutes jeunes de leurs montagnes, s'accroît-il de jour en jour, et suit l'heureuse fortune de l'oasis.

UNE RUE DU VIEUX BISKRA.
Cliché Neurdein.

L'hiver amène tous les ans à Biskra grand nombre de touristes et de malades, tous gens oisifs et de fortune, que l'on s'efforce de distraire et qui ne demandent pas mieux. C'est la meilleure clientèle des Ouled. D'autre part, l'oasis étant un centre commercial très important, les Arabes du Tell y échangent leur blé, leur orge contre les produits sahariens, et après avoir trafiqué le jour, ils se réunissent le soir dans certains repaires mystérieux.

En visitant ces quartiers si curieux du vieux Biskra, j'ai eu la fantaisie de m'offrir une séance particulière de danse naylade. Décidément l'Européen a tout gâté là-bas, et j'ai cherché en vain la poésie de ces grands yeux noirs et langoureux de gazelle, la souplesse de ces tailles qui ondulent comme les lances du Yémen.

J'ai cheminé encore à petites matinées à travers les curiosités de l'oasis, le marché arabe, où l'on vend un peu de tout, figues, dattes, tapis, vin de palme fade et doucereux, même des lézards des palmiers, bêtes affreuses, à la tête aplatie, de la couleur des sables. A noter encore le village nègre de la ville haute, sordide et misérable agglomération de pauvres Soudaniens, et enfin deux merveilles de végétation et de couleur qui témoignent de ce que l'on peut édifier sur ces sables brûlants avec beaucoup de goût, mais surtout beaucoup d'argent : la villa du comte Landon et le Palais des Pères Blancs. . . . . .

Bône.

Il faut presque une journée entière, à l'allure des chemins de fer algériens, pour aller de Constantine à Bône. Une chaleur lourde m'assoupit, et je vois à travers mes yeux mi-clos passer des masses grises dans la lumière crue, en même temps que mes oreilles perçoivent le tic-tac essoufflé de la machine. O la poésie d'un voyage en chemin de fer ! Il me semble que ma pensée tremblote comme tout mon corps, dans cette trépidation énervante, et le temps de faire effort pour la fixer sur le paysage qui passe, les aspects changent, et le décor que j'allais admirer disparaît.

De l'ancienne Hippone il ne reste que quelques pans de murs, effrités par le temps et les indiscrétions des touristes, quelques routes percées à jour qui chancellent depuis des siècles. Les archéologues affirment que ce sont là des restes d'anciennes citernes.... A côté, sur l'emplacement présumé de son ancienne église, s'élève la statue de saint Augustin. Le grand évêque, debout sur son piédestal, élève vers la mer une main qui bénit. Il n'y a de génial que cette attitude dans le bronze de la statue.

Bône est une ville à surprises. Quand on a devant soi ce long quadrilatère du cours National, avec ses maisons à six étages, ciselées comme des palais italiens, surchargées de balcons et de cariatides, on s'arrête instinctivement, pour se recueillir et se préparer à quelque féerique admiration. Mais bientôt le voile se déchire, et la fable du chameau et des bâtons flottants vous revient en mémoire, tellement tout cela vous paraissait, de loin, immense.... A l'entrée du cours, regardant la mer, une statue colossale s'élève. Ce n'est point la République, ni la Liberté éclairant le port de l'antique Hippone, mais un personnage géant et musculeux. Les épaules sont celles d'un athlète, des paquets de nerfs bossuent les manches de bronze de sa redingote, et il tient dans une de ses mains puissantes un papier roulé, grand comme la Loi des Douze-Tables. Une tête carrée émerge d'une encolure courte, puissamment apoplectique. Le menton a de l'énergie, la bouche de la finesse et de l'astuce, les yeux, abrités sous de grosses lunettes, un pétillement de clairvoyance maligne. Au-dessus d'un grand front bossué de volonté solide, une mèche de cheveux s'élance, folâtre comme une mèche d'enfant, terrible comme une langue de feu. Ce géant est... Monsieur Thiers ! O bienfaisant soleil du Midi qui fis germer en chambre le baobab de Tartarin, ce sont bien là de tes coups !

Je flâne sur les quais, et j'assiste au chargement du *Kléber*, qui doit me rapporter en France. Des moutons affolés, harcelés par des hommes qui frappent, des chiens qui mordent, montent la passerelle en courant, pendant que de petits bœufs, moirés de noir, parqués au pied du treuil à vapeur, roulent de gros yeux calmes, dans l'heureuse ignorance de la surprise qui les attend. Un coup de sifflet commande, des engrenages se meuvent, une chaîne s'enroule, calme, méthodique, autour de l'arbre du cabestan, et une misérable bête suspendue par les cornes, raidie de peur, décrit dans l'air une parabole mathématique pour s'affaisser tremblante dans les profondeurs de la cale. Enfin, dans l'interminable série des choses englouties, passent mes bagages, une caisse blanche, contenant les modestes souvenirs de mon voyage en Algérie.

Le *Kléber !* Je songe au héros des Pyramides. « Rien qu'à regarder cette figure, on deviendrait brave », s'est écrié Michelet dans un transport d'enthousiaste admiration. Aussi la pensée du mal de mer me semble-t-elle une faiblesse, presque une indignité, quand je songe que je vais monter sur le *Kléber*.

La nuit tombait, quand le commandant donna l'ordre de lever la passerelle. Le bateau tourna lentement sur lui-même pour mettre le cap sur la sortie du port. Debout sur le pont, j'assistai, le cœur gros d'une véritable peine, à l'ensevelissement de cette terre d'Afrique dans les ténèbres de la nuit, et, me retournant à regrets, mon regard se perdit dans cet horizon vague de la mer phosphorescente, au delà duquel il y avait la France.

Tombeaux et Trésors Royaux

M. de Morgan à Dachour

Déja nous avons parlé des fouilles de M. Morgan en Égypte. La campagne de cet hiver a été assez heureuse pour que nous en signalions dès maintenant les résultats.

Les travaux ont été repris à Dachour en novembre dernier et dirigés sur les terrains qui entourent la pyramide en briques du sud. M. de Morgan a trouvé là de nombreux bâtiments en briques crues, chapelles ou habitations de prêtres, portant les cartouches de rois de la 12e dynastie, en particulier d'Amenembat III. Il a constaté, et c'est une particularité très intéressante, l'existence d'une large avenue dallée, menant de la vallée au temple extérieur de la pyramide. Cette avenue est coupée par un pont de 2 m. 10 de portée, construit en calcaire fin de Tourah, pierre réservée habituellement aux parties les plus soignées des constructions royales.

C'est à proximité de cette pyramide du sud que M. de Morgan a découvert, le 15 et le 16 février, les tombeaux de la reine Knoumit et de la princesse Ita et, dix jours plus tard, ceux des princesses Ita-Ourt et Sit-Hat, tous quatre contemporains de la 12e dynastie. L'entrée de ces tombes avait été si bien dissimulée qu'elles étaient, jusqu'à ce jour, restées inviolées. Aussi leur découverte a-t-elle été de la plus haute importance au point de vue archéologique. Dans leur sarcophage de grès, leur cercueil de bois lamé d'or, les momies étaient intactes, couvertes de leurs parures comme au jour de l'ensevelissement.

Dans les chambres funéraires où elles reposaient on a trouvé plusieurs milliers d'objets de toute sorte : d'abord des bijoux en grand nombre, une couronne d'or incrustée de pierreries, une autre de légères fleurs d'or et de perles, des sceptres, des diadèmes, des colliers, bracelets, agrafes, fermoirs, en or ou en filigrane d'or, ornés de perles, de cornalines, de lapis-lazuli, d'émeraudes égyptiennes, un vautour en or ciselé.

Parmi les armes, on a signalé un poignard de bronze, à poignée d'or incrusté, et au pommeau de lapis-lazuli, une masse, et un arc, un arc absolument intact.

Le mobilier funéraire, placé dans le *serdale* de chaque tombe, en état parfait de conservation, se composait de canopes, ces urnes où l'on enfermait les viscères embaumés du mort, et dont le couvercle affectait la forme d'une tête de divinité animale, d'amphores, de sièges, de brûle-parfums, de boîtes à parfums, de vases scellés, remplis encore des cosmétiques divers dont ils portaient l'indication. On trouva même les restes des mets laissés autrefois auprès des momies.

Signalons encore comme un objet très curieux un cygne en bois sculpté et d'infiniment précieuses étoffes, les unes teintes de pourpre, les autres légères et plissées de ces mille plis pressés que l'on voit aux femmes sur certains bas-reliefs égyptiens.

Avant la découverte de ces tombeaux si riches en trésors artistiques, M. de Morgan avait fouillé une autre pyramide, distincte des deux grandes pyramides du nord et du sud dont nous avons fait mention. Cette troisième pyramide n'avait pas été explorée jusqu'ici. Le directeur des antiquités égyptiennes y a trouvé des *mastabas*, c'est-à-dire des tombeaux privés, construits pour des particuliers, en brique ou en pierre de taille, de forme rectangulaire. Quelques-uns sont couverts de fresques remarquables, et dans certains on a trouvé de jolies statuettes.

Ces *mastabas* appartiennent à des prêtres de la pyramide construite par Snofroui, pharaon de la 3e dynastie, et aussi à des scribes, à des officiers royaux, qui, attachés de leur vivant à la personne du prince, sont venus, en fidèles serviteurs, dormir près de la pyramide du maître.

On savait déjà, par les textes, que Snofroui avait fait construire deux pyramides, l'une à Meïdoum, la pyramide dite « à degrés », l'autre à Dachour. A en juger par la présence de ces *mastabas* il est assez vraisemblable que c'est dans celle de Dachour qu'aurait été déposé Snofroui, et bientôt peut-être M. de Morgan pénétrera dans la chambre où gît la momie du pharaon.

Malavialle. — *Le Littoral du bas Languedoc.* — Montpellier, Ch. Bœhm, 1894, 70 p. in-8.

Dans cette brochure, M. Malavialle, professeur à la Faculté des Lettres de Montpellier, le dévoué secrétaire de la Société de Géographie languedocienne, nous fait part de la première leçon de son cours de cette année. M. Malavialle y continue ces études de géographie régionale, si fructueuses, puisque par leur ensemble, entreprises dans toutes nos provinces avec méthode, elles nous apprendraient peu à peu ce qu'il faut savoir de la France tout entière.

Après les Causses et les Cévennes, M. Malavialle étudie le littoral du bas Languedoc, si curieux au point de vue géologique, par ses transformations que l'histoire suit de siècle en siècle, ce sol qui n'est encore ni terre ni mer, où se rencontrent les espèces naturelles les plus contraires. Enfin il montre l'importance de ces études au point de vue de l'économie et de l'avenir de la région.

Nous sommes heureux de signaler cette étude à nos lecteurs ainsi que la Bibliographie très complète qui l'accompagne.

Théophile Calas. — *En Russie et ailleurs.* — Paris, Fischbacher, 1895, in-12.

L'auteur de ces souvenirs de voyage est un pasteur de l'île de Ré, qui a déjà publié un récit de touriste sur le cap Nord. Malgré l'humour, l'entrain méridional de la relation, certains détails, l'épigraphe du livre par exemple, font penser à l'auteur.

Ce récit d'ailleurs ne manque pas d'intérêt : il insiste peut-être avec excès sur les innombrables petites mésaventures inséparables de son voyage, il affecte souvent un ton de légèreté et de laisser-aller un peu factice. Mais enfin, comme cela est toujours intéressant d'entendre parler de Pétersbourg, de Moscou, de Kiev, de Constantinople, on le suit avec un certain plaisir. Mais si l'on comptait y trouver des peintures à la Loti, ou des analyses à la manière de Taine, peut-être serait-on un peu déçu.

Émile Levier. — *A Travers le Caucase.* — Notes et impressions d'un botaniste. — Illustrations de Huguenin, Lassauguette, et reproductions directes d'après les photographies de MM. Stephen Sommier et Vittorio Sella. — Une carte. Paris, Fischbacher, 1895, in-8.

Récit d'une traversée du Caucase par deux botanistes partis de Koutaïs. Ils parvinrent sur le versant nord de la chaîne par la haute vallée du Kouban, à Batalpachinsk. Le retour se refit rapidement par la célèbre passe du Dariel.

C'est un pur livre d'impressions, gaiement contées, avec une certaine verve même. Il peut apprendre quelque chose à quiconque désire connaître les conditions de la végétation dans l'ouest du Caucase. Les voyageurs ont rapporté de leur excursion un certain nombre d'espèces et de variétés botaniques nouvelles, qu'on trouvera mentionnées en appendice.

Un des charmes de l'ouvrage, c'est la reproduction en héliogravure de fort belles photographies, appartenant à MM. Sommier et Sella, des sites de l'Elbrouz, et d'un certain nombre de types caucasiens, Svanètes, Karatchaïs, Abkhazes, etc.

AVIS

Le Muséum d'Histoire naturelle recommence, cette année, la série de ses cours destinés à l'instruction des voyageurs.

Dans notre prochain numéro, nous donnerons la date précise et la matière de chacun de ces cours, dont le premier se fera le 25 avril.

Enfin, nous pensons que nos lecteurs nous sauront gré de leur procurer, s'ils ne peuvent les suivre, les indications pratiques qui s'en dégageront, dans nos Conseils aux Voyageurs.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Excursion en Algérie et en Tunisie

850 fr. en 1re classe. — 25 jours

ABRÉVIATIONS : A. et R. = *Aller et retour.* — H. = *Heure.* — S. = *Soir.* — M. = *Matin.* — J. = *Jours.* — Kl. = *Kilomètre.* — Km. = *Kilogramme.* — Cl. = *Classe.* — B. C. = *Billet circulaire.*

ÉPOQUE

Les touristes craignant la chaleur iront au printemps ou à l'automne; mais ceux qu'elle n'effraie pas choisiront de préférence septembre et octobre. Les journées de siroco seront compensées par la quasi-certitude d'un voyage sans pluie, d'un ciel constamment pur, avec les effets splendides de la lumière dans ces pays du soleil.

BILLET

B. C. n° 36. — Paris — Marseille — Alger — Sétif — Batna — El-Kantara — Biskra — El-Guerrah — Constantine — Philippeville — Constantine — Khroubs — Guelma — Bône — Duvivier — Souk-Ahras — Tunis — La Goulette — Marseille — Paris.

Validité : 90 J.

BAGAGES

Ch. de f. : 30 Kg.

Paquebots { 100 Kg. en 1re Cl. / 60 Kg. en 2e Cl.

INDICATEUR ET GUIDE

Livret Chaix pour les Ch. de f. de l'Algérie, de la Tunisie et de la Corse (50 Ct).

Guide Joanne : Algérie et Tunisie.

ARGENT

Lettres de crédit délivrées sans frais par la Société générale à tous ses clients ayant un compte de chèques.

En Tunisie, l'or français est accepté, mais non l'argent et la monnaie de billon.

VÊTEMENTS

Laine légère; pardessus pour éviter les refroidissements; chapeau de paille (ou casque colonial); parasol double face blanc et bleu.

ITINÉRAIRE

Un voyage dans tout le nord de l'Algérie serait long et fatigant. Il est plus sage de se borner aux provinces d'Alger et de Constantine et au nord de la Tunisie.

Une excursion dans la province d'Oran pourrait être combinée avec un voyage dans le sud de l'Espagne.

A l'itinéraire imposé par le B. C. 36 nous rattacherons plusieurs excursions brièvement indiquées.

BUDGET

du voyage tel que le comporte le B. C. (25 jours)

B. C. (1re Cl. Ch. de f. et bateaux).	390 »
Hôtel (20 J. à 12 fr. 50, prix max^m).	250 »
En wagon	20 »
Voitures	130 »
Pourboires et dépenses diverses	60 »
	850 »

DE PARIS A ALGER

Si l'on ne veut pas s'arrêter à Marseille, prendre à Paris l'express de 2 h. 15 (1re et 2e Cl.) qui arrive à Marseille à 6 h. 32 M.

Départs pour Alger : *lundi*, *mercredi* et *samedi* (midi). — Retenir sa cabine au Transatlantique.

Arrivée à Alger le lendemain entre 5 H. et 6 H. S.

ALGER ET ENVIRONS

4 j. — Pour la visite de la ville, consulter le *Joanne*. Monter à la Kasbah seul pendant le jour et le soir avec un guide (le « pisteur » de l'hôtel). Voir Alger le soir de la jetée.

Excursions en voiture.

a. Mustapha. — Colonne Voirol. — Birmandraïs. — Ravin de la femme Sauvage. — Le Ruisseau. — Retour par Mustapha-Supérieur.

b. St-Eugène. — Pointe Pescade. — Guyotville. — La Trappe de Staouéli (fermée le dimanche). — Cheragas. — La Bou-Zarea. — Notre-Dame d'Afrique.

ALGER, BLIDAH

3 j. — Dép. à 6 h. 40 M., arrêt à Boufarik (de 7 h. 58 à 10 h. 50 M.). (Le lundi, marché important et très pittoresque. Recommandé.) — Blidah, à 11 h. 30. Omnibus de l'hôtel. Jardins d'orangers; bois sacré des Oliviers; jardin Bizot; fontaine fraîche; haras militaire; cafés maures.

a. **Exc. aux Gorges de la Chiffa.**

En voiture (32 Km A. et R. — 1/2 journée, le matin de préférence).

Avec le ch. de f. il faudrait un J. entier. D'ailleurs la station est à 2 Km. 1/2 du Ruisseau des Singes et les Cascades sont à 2 Km. au delà du Ruisseau.

b. **Exc. de Blidah au Tombeau de la Chrétienne.**

Soit directement en voiture (60 Km. A. et R. jusqu'à Montebello) ou ch. de f. de Blidah à El-Affroun, puis voiture jusqu'à Montebello et 1 h. de montée à pied. S'assurer à Montebello qu'une des portes du monument est ouverte; sinon se procurer la clef. Emporter le déjeuner et des bougies de l'hôtel.

Budget

Ch. de f.	11 »
Hôtel (3 J.)	37 50
Voitures et frais divers	40 »
	88 50

EXCURSION EN KABYLIE

4 J. — Blidah. — Ménerville. — Tizi-Ouzou (ch. de f.), puis en voiture à Fort-National (27 Km.). — Visite d'un village kabyle : Taourirt-Mokran ou Beni-Henni (mulet ou âne). — Fort-National à Michelet (voiture : 19 Km.). — Passage du Djurjura par le Col de Tirourda (1 700 m.) (mulets). — Station de Tazmalt. Un mulet et son guide, 8 fr. env., y compris le retour. Partir à 5 h. M. après avoir bien fixé le prix la veille (provisions). Train 4 h. 20 S. p. Bougie.

Budget

Ch. de f.	12 »
Hôtel (4 J. à 10 f.)	40 »
Voit., mulets et divers	48 »
	100 »

VALLÉE DE L'OUED-SAHEL, BOUGIE, LE CHABET-EL-AHKRA, SÉTIF

2 j. — Bougie : asc. du Gouraya (704 m.). Les voitures montent jusqu'à 1/2 h. du sommet (10 fr.).

Bougie à Sétif par le Chabet-el-Ahkra (113 Km.). Diligence : cabriolet, 12 fr. 15; coupé, 15 fr. 15. Monter au cabriolet et faire abaisser la capote. — 5 relais. — Déj. à Kerrata entre 11 h. et 11 h. 1/2.

Une voiture particulière coûte 120 francs, et l'on met 2 jours. On couche à Kerrata. La 2e journée est fort peu intéressante; nous conseillons la diligence, avec laquelle le voyage se fait entre 4 h. M. et 6 h. S.

Dépense

Diligence	13 »
Hôtel et frais divers	35 »
	48 »

DE SÉTIF A EL-GUERRAH ET EL-KANTARA (B. C.)

Dép. à 4 h. 50 M. Déj. à l'hôtel-buffet d'El-Guerrah. Dép. à 11 h. 50 pour El-Kantara (4 h. 50 S.). Nous conseillons de séjourner 24 h. à El-Kantara. Visiter l'oasis et les villages (guide).

EL-KANTARA, BISKRA (B. C.)

2 j. 1/2. — Dép. à 5 h. S. (un seul train par J. entre Batna et Biskra). Arr. à 6 h. 1/2. Exc. en voiture à Sidi-Okba (37 Km. A. et R.). Éviter la chaleur en partant à 5 h. du M.; rentrer pour déj.

Jardin Landon; Vieux Biskra. En tram. aux bains d'Hammam-Salahhin.

BISKRA, BATNA (B. C.), TIMGAD

1 j. — Dép. à 6 h. 20 M. Télégr. au buffet de Batna pour faire préparer une voiture pour Timgad (on aurait pu la retenir à l'aller). Arr. à Batna à 10 h. 48. Déj. Partir en voiture pour Timgad (75 Km. A. et R.) Emporter une légère collation. On a env. 2 h. pour visiter les ruines. Rentrée à Batna à 9 h. du S.

CONSTANTINE (B. C.)

3 j. — Dép. à 11 h. 15 M. Arr. à 4 h. S.

Gorges du Rummel (les voir l'après-midi). — Bains de Sidi-M'Cid. — Moulins Lavie. — Exc. en voit. au Hamma. — Pont d'Aumale. — Salah Bey. — Philippeville. (Nous recommandons peu l'exc. au Djebel Ouach.)

CONSTANTINE, BONE, TUNIS (B.C.)

Dép. à 6 h. 10 M. Arrêt à Hammam-Meskoutine à 10 h. 35 M. La Grande Cascade, les cônes et pétrifications sont à 5 m. de la station. Il suffit donc de 20 à 25 m. pour voir l'ensemble, et l'on pourrait reprendre le même train, pour peu que celui de Bône ait quelques minutes de retard : il y a là un croisement (voie unique).

Sinon il faudrait y déjeuner (opération difficultueuse, en été du moins, car l'hôtel est fermé) et reprendre le train de 4 h. S. En ce cas nous déconseillons fortement d'aller par la brousse (5 Km. A. et R.) voir la ridicule flaque d'eau que les guides vantent sous la dénomination de « lac souterrain ».

Conclusion : emporter de Constantine les éléments d'un déjeuner.

Bône (7 h. 50 S.). — L'exc. d'Hippone manque d'intérêt : les ruines ont presque entièrement disparu.

Monter plutôt (voiture) sur l'Edough jusqu'à Bugeaud (forêt de chênes-liège).

BONE A TUNIS (B. C.)

Partir par le train de 6 h. 40 M. qui ne va qu'à Souk-Ahras (11 h. 42). Déjeuner (hôtel). Reprendre le train de 3 h. 27 S., qui donne à Souk-el-Arba 25 min. (6 h. 47-7 h. 12) pour dîner (buffet).

Arrivée à Tunis à 11 h. 55 S.

Journée pénible qu'il est difficile de couper.

TUNIS ET ENVIRONS

4 J. — Guide à l'hôtel (4 à 5 fr. par J.). La ville. — Les Souks. — Dar el-Bey (de la terrasse, vue admirable de Tunis). — Les deux palais du Bardo et leurs jardins. — Musée Alaoui (fermé le lundi).

Excursion (voiture ou ch. de f. en partie). La Marsa. — Sidi-bou-Saïd. — Sémaphore. — Carthage. — Musée des Pères Blancs. — Cathédrale.

Bizerte : ch. de fer.

Hammam-Lif : ch. de f.

EXCURSION A SOUSSE ET KAIROUAN

4 J. — Dép. de Tunis (bateau) le jeudi à 5 h. S. Arr. à Sousse le vendr. à 5 h. 1/2 M. Retenir sa place au tram. Decauville. Voir la ville. — Les Souks. — Les Portes. — Dép. à midi par le tram. Trajet en 4 h. 1/4.

Kairouan (prendre un guide). Séance d'Aïssaouas le vendr. (s'informer à l'arr. du tram.) — Mosquées du Barbier, des Sabres, de Sidi-Okba (Grande Mosquée : monter sur le minaret).

Observ. — Lorsqu'on se déchausse dans les mosquées (à Kairouan, les Arabes se contentent de relever les tapis), prendre ses chaussures à la main ou les surveiller discrètement si on les laisse à l'entrée.

KAIROUAN A PARIS

Dép. de Kairouan le dimanche à 6 h. M. Arr. Sousse à 10 h. 1/4. — Bateau à 5 h. S.

Lundi M. 6 h. à Tunis. — Dép. à 4 h. 1/2 S.

A Marseille, le merc. 6 h. 1/2 M. Dép. à 9 h. M. (Rapide avec wagon-restaurant). A Paris, à 10 h. 34 S.

Budget

TUNIS — KAIROUAN — TUNIS	
Bateau	60 »
Tramway	10 20
Hôtel et fr. div.	60 »
	130 20

Aux Terres Arctiques

Du Golfe Inglefield à la Baie Melville

Eivind Astrup

A côté des expéditions qui toujours cherchent la route du Pôle, comme celles de Jackson, dont nous avons parlé, ou de Nansen, d'autres explorations plus limitées contribuent peu à peu à la connaissance des terres arctiques. Moins hardies, moins dangereuses aussi, elles ont pourtant leur intérêt. Et nous sommes heureux de parler de celle de M. Astrup, *d'après les documents que, de Christiania, il a bien voulu lui-même mettre à notre disposition.*

Cliché Chibsson, à Christiania.

EIVIND ASTRUP.

Une expédition fut envoyée l'an dernier dans les régions arctiques pour secourir et ravitailler le lieutenant Peary et ses compagnons. Celui-ci ne voulut pas revenir encore et il resta, avec deux hommes seulement, à son quartier général de Bowdoin Bay.

Les autres s'embarquèrent avec Mme Peary et sa fille, le premier enfant de race européenne ou américaine né à une latitude aussi élevée. Le 25 septembre le *Falcon* entrait dans la baie Delaware, avec ses passagers sains et saufs.

Le *Falcon* était un baleinier, gréé en trois-mâts-barque, avec une machine de 80 chevaux. Il avait 53 mètres de long et portait 16 hommes d'équipage. Commandé par le capitaine Henry Bartlett, il avait conduit au golfe Inglefield et ramené l'expédition auxiliaire. Le 3 octobre, il repartit pour regagner Saint-Jean de Terre-Neuve, son port d'attache ; on n'en a plus entendu parler depuis, et toutes les recherches pour retrouver ce navire ou son équipage sont demeurées vaines.

LE FALCON.
D'après une photographie communiquée par M. Astrup.

Parmi les compagnons de Peary revenus sur le *Falcon*, se trouvait M. Eivind Astrup, un Norvégien de vingt-trois ans, qui avait accompagné le lieutenant Peary dans ses deux voyages au nord du Grœnland. Avec le plus grand respect pour son chef, M. Eivind Astrup a formulé diverses critiques relatives à l'organisation de l'expédition. Le pemmican était vieux de dix ans. La plupart des traîneaux auraient été d'un modèle défectueux. Enfin la présence de Mme Peary et de la personne qui l'accompagnait aurait été loin de contribuer à la bonne intelligence entre les membres de la petite colonie de Bowdoin Bay.

Nous laissons à M. Astrup la responsabilité de ces appréciations, et nous préférons raconter, d'après son propre récit, une excursion qu'il entreprit au printemps dernier autour de la péninsule qiu sépare le golfe Inglefield de la baie Melville. Elle est connue sous le nom de *Arctic Highlands* et habitée par une tribu d'Esquimaux éparse sur cette terre inhospitalière. Remarquons que ces Esquimaux ont toujours fait bon accueil aux explorateurs et ont entretenu avec eux les relations les plus cordiales.

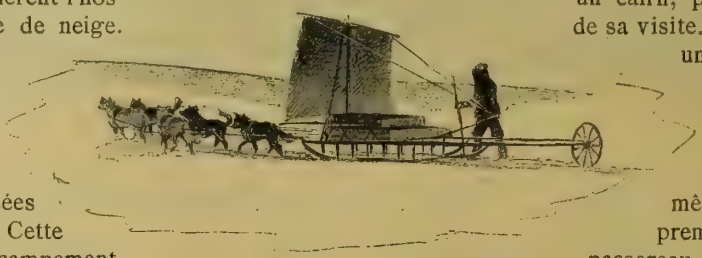
Le voyage s'effectua presque toujours en côtoyant le rivage, sur les champs de glace de la mer, plus propices au glissage des traîneaux. M. Astrup ne fit que quelques pointes à l'intérieur des terres, sans y pénétrer jamais bien profondément.

Le 6 avril 1894, M. Eivind Astrup quitta la station d'hiver de Bowdoin Bay, accompagné de Kolotengva, un jeune et robuste Esquimau. Un bon traî-

neau, traîné par un attelage de six chiens, portait leurs petites provisions, un appareil pour cuire, et leurs instruments d'observation. Leur projet était de vivre du produit de leur chasse, et ils réussirent en effet à subsister des rennes, ours et phoques abattus par leurs fusils.

Pour leurs débuts ils firent sur la glace une longue course de 64 milles[1], jusqu'à l'île Herbert, où des Esquimaux leur donnèrent l'hospitalité dans leur hutte de neige.

Le lendemain ils partirent, par un brouillard épais. Mais Kolotengva réussit à s'orienter en observant la direction des stries creusées par le vent sur la neige. Cette étape les conduisit au campement de Nachilumi, où ils trouvèrent un très vieux chasseur esquimau.



LE TRAÎNEAU DE L'EXPÉDITION.
D'après le « Daily Graphic »

Arrêtés une journée par le mauvais temps, ils se remirent en route accompagnés de ce chasseur et de sa femme, qui allaient au cap York, chercher un kayak qu'ils y avaient laissé. Le 12 avril, après trois courses variant de 50 à 70 milles, ils atteignirent ce cap. Ils y restèrent deux jours pour donner du repos aux chiens, avant d'entreprendre l'exploration de la côte nord de la baie Melville, jusqu'alors inconnue.

Laissant au cap York le chasseur esquimau, ils s'avancèrent dans la direction de l'est, apercevant bientôt l'île Bushman et, sur la côte, de nombreux glaciers. Lorsqu'ils firent halte le soir pour se construire leur maison de neige, ils avaient parcouru en traîneau une distance de 50 milles, et se trouvaient au sud du cap Melville.

LES CHIENS DE M. ASTRUP.
D'après une photographie communiquée par l'explorateur.

« A l'exception d'une zone de glace d'environ 2 milles de large, dit M. Astrup, où la surface formait un chaos de blocs aux angles irréguliers, entassés en désordre, se dressant à 6 ou 8 pieds de haut, le reste de notre route avait été parfaitement plat et uni. C'est à Kolotengva et à sa profonde connaissance de la navigation sur la glace que j'en ai été redevable. »

Entre les deux étapes suivantes il fallut subir une tempête de neige. Mais le 17, un peu avant Thorn Island, le brouillard se dissipa tout à coup et M. Astrup aperçut un inoubliable spectacle : « De hautes et sombres montagnes, de gigantesques glaciers, couverts de neige, des cônes neigeux étincelant d'un bleu d'azur, le tout baigné d'une façon charmante dans les rayons de pourpre du soleil de midi, s'étendant à l'horizon dans un désordre sauvage. Cet ensemble offrait le plus saisissant et le plus fascinant coup d'œil d'un pays que jamais n'avait foulé un être humain. »

1. 103 kilomètres. — Nous rappelons que le mille anglais vaut 1609 mètres.

Le lendemain Astrup relevait la situation de Thorn Island, par 75° 41′44″ de lat. N., et dessinait le profil de la côte. Pendant ce temps Kolotengva tuait un phoque. Cela pourvoyait de viande hommes et chiens et renouvelait la provision de graisse pour la lampe.

Lorsque M. Astrup eut achevé ses observations sur le système géologique et glaciaire de la côte qui s'étalait sous ses yeux, il éleva dans Thorn Island un cairn, pour y laisser une trace de sa visite. Il baptisa mont Haffner une montagne élevée d'environ 1 800 mètres, qu'il aperçut à l'intérieur des terres.

Le soir de ce même jour, apparut, pour la première fois de l'année, un passereau des neiges. Ce fut l'occasion pour les voyageurs de se féliciter mutuellement sur l'approche de l'été, en dégustant « un délicat repas de foie de phoque frais et de biscuit de mer ».

Le 20 ils se remirent en route, mais, arrêtés par le mauvais temps et la crainte de manquer de provisions, ils battirent bientôt en retraite, après avoir reconnu un roc isolé, un *nunatak*, qu'ils prirent d'abord pour le cap Murdoch. Le 23 ils avaient regagné le cap York et retrouvé là leurs amis les Esquimaux.

Deux jours de repos furent donnés aux chiens fatigués. Il fit presque un temps d'été, aussi « la colonie tout entière, petits et grands, sortit *en masse* et, pendant la plus longue partie du jour, se chauffa aux rayons du soleil, dans une sorte de niche, ménagée sur la façade des huttes de neige, endroit où l'on jette habituellement les os et restes de viande. En vérité l'air était bien un peu frais, mais, ayant construit un mur de neige pour nous abriter des morsures d'un vent du nord, bien enveloppés dans nos fourrures, et le soleil brillant droit sur nos faces qu'il empourprait, nous passâmes là un fort bon moment, devisant joyeusement du printemps qui venait après avoir été si longtemps désiré. »

En décrivant cette journée de *far niente*, M. Astrup ajoute quelques détails amusants. Au milieu du groupe des Esquimaux gisait un énorme quartier de morse, d'un fumet assez caractéristique. Une hache était placée à côté, à la disposition des personnes présentes, qui allaient, lorsqu'elles se sentaient en appétit, détacher un morceau de viande gelée. A côté était la boisson. Dans un bloc de glace translucide une petite cavité avait été creusée. Au centre on avait placé une pierre, sur la pierre de la mousse mêlée de lard de baleine, et, ce combustible allumé, la flamme faisait fondre la glace nécessaire pour donner de l'eau.

Lorsque les voyageurs furent sur le point de

repartir, ils virent avec surprise toute la colonie sur pied pour les accompagner. Fourrures, harpons, lampes, enfants à la mamelle, graisse, viande, avaient été entassés sur les traîneaux. Toute cette caravane — neuf personnes en tout — s'ébranla au galop de ses cinquante-deux chiens. Pendant deux jours les Esquimaux firent ainsi conduite à M. Astrup et à son camarade, qui continuèrent seuls vers Bowdoin Bay.

Au passage ils remarquèrent, à l'établissement d'Akpan, désert en cette saison, que d'anciennes cabanes de pierres, construites par les indigènes, se trouvaient maintenant envahies par les glaces, et avaient dû être abandonnées. Il était évident que le sol s'affaissait et que la mer empiétait sur le rivage.

Enfin, dans la nuit du 30 avril au 1er mai, ils rejoignaient le lieutenant Peary, sains et saufs après leur course de trois semaines. Moins heureux qu'eux, Peary avait tenté une excursion et échoué. Le froid avait tué ses chiens et mis ses hommes plus ou moins hors de combat.

Dans le Togo Allemand

La Race Noire du Pays d'Adeli

On connaît peu encore les populations qui habitent l'intérieur du Togo, cette colonie allemande voisine de notre Dahomey. Sur une de ces races, celle du pays d'Adeli, un explorateur allemand, M. L. Conradt, donne quelques détails typiques.

Adeli veut dire « Maison de Dieu ». La région qui porte ce nom ambitieux s'étend aux environs de la route de caravanes qui, venant du cœur de l'Afrique, passe à Salaga et se prolonge jusqu'à la rivière la Volta.

Le pays est traversé par plusieurs chaînes de montagnes, d'où descendent de nombreux cours d'eau, affluents de la Volta ou du Mono, qui ne tarissent presque jamais et entretiennent sur leurs bords une végétation touffue. Entre les montagnes s'étendent de larges plaines couvertes de hautes herbes.

La race de l'Adeli est la race nègre ordinaire; souvent pourtant on rencontre parmi les indigènes des traits assez réguliers et même agréables. La plupart du temps ils ont la jambe bien formée et la taille bien développée. Leur peau a la couleur du café moyennement grillé, quoique, par exception, elle soit parfois plus claire. Les cheveux, presque toujours noirs, sont rasés ou relevés en couronne. La barbe est ingrate, comme chez la plupart des nègres.

La croissance est rapide. Pour les femmes, la période de la maturité s'étend de la treizième à la vingtième année. Passé cet âge, elles vieillissent et se fanent vite, épuisées par les charges de la maternité et par la part très grande qu'elles prennent aux grosses besognes manuelles de la culture et du ménage.

Les maladies sont nombreuses et supportées par les indigènes avec un courage voisin de l'indifférence. Certains vers parasites, tels que le ver de Guinée, qui s'introduisent dans l'intérieur du corps et vont se loger sous la peau, leur causent d'affreuses souffrances.

Les indigènes de l'Adeli sont polygames. Leur roi Contou a vingt-cinq femmes, parmi lesquelles la première et la seconde occupent un rang privilégié, tandis que les enfants sont tous égaux.

Il y a plusieurs façons de contracter mariage. Tantôt les enfants sont fiancés dès l'âge le plus tendre, tantôt le prétendant simule un enlèvement, puis vient offrir aux parents, pour obtenir leur consentement, un présent qui varie selon sa propre fortune. Le mariage lui-même est célébré par un festin, largement arrosé de vin de palme. Lorsque la famille des époux est riche, elle leur donne des esclaves comme cadeau de noces.

Pour se fiancer, le jeune homme offre à la jeune fille un chapelet de 200 cauris. Si elle accepte, elle se trouve engagée.

La naissance d'un garçon est saluée de coups de fusil! Celle d'une fille n'est l'objet d'aucune démonstration.

Lorsque la mère meurt laissant un jeune enfant, il se pratique au pays d'Adeli une coutume singulière. Le mari prend la morte sur ses épaules et parcourt le village avec ce funèbre fardeau. Elle est censée lui indiquer au passage la femme qui nourrira et élèvera le mieux l'orphelin, et celle qui est ainsi désignée ne saurait décliner cette tâche.

Au bout de douze jours, l'enfant reçoit le nom du jour où il est né. Un peu plus tard seulement on lui donne un nom propre, emprunté à quelqu'un de connaissance. Vers sept mois, le nourrisson commence à prendre quelques aliments solides.

Les vieillards jouissent d'une grande considération, mais les pauvres d'esprit, fous ou idiots, sont traités comme des jouets.

Après sa mort, l'indigène d'Adeli est lavé et paré; ses parents et ses amis viennent boire, danser et se lamenter autour de son cadavre. Le lendemain on l'enterre dans sa propre maison, couché sur le côté gauche, la tête au nord si c'est un homme, au sud si c'est une femme, et sur sa tombe les parents jettent chacun une poignée de terre. Une pierre est dressée aux pieds du mort. Puis on fait une libation de vin, et les assistants se remettent à boire. Une calebasse est placée sur la tombe, et l'on y verse de temps à autre du vin de palme, que le mort est censé boire la nuit.

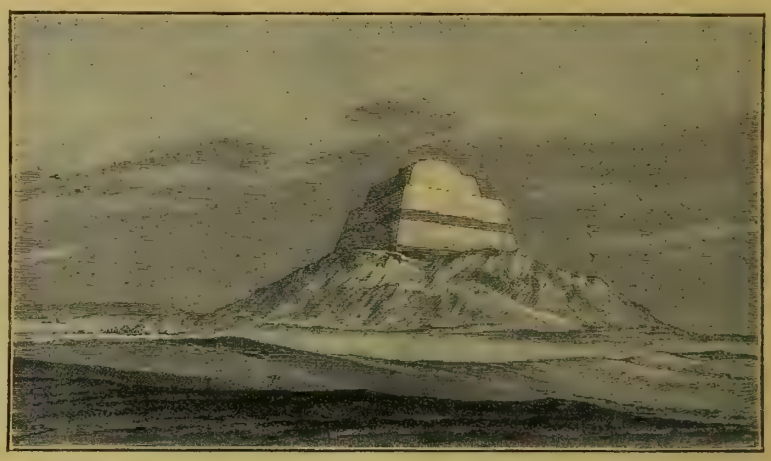
La religion du pays d'Adeli est le fétichisme. Une prêtresse très puissante habite à Péréou; c'est, paraît-il, une admirable vieille, qui se grise chaque jour de vin de palme, souvent dès avant midi. Les indigènes l'appellent *nounou*, c'est-à-dire grand-mère.

Les prêtres ou prêtresses ont une assez grande influence et jouent un rôle dans une foule de circonstances de la vie. C'est à eux que les gens du pays ont recours en cas de maladie, et le prêtre, pour leur indiquer si la maladie est naturelle ou causée par l'in-

fluence de quelque ennemi, a recours au jugement de Dieu, dans la forme suivante : un poulet lui est apporté, il lui coupe le cou et le laisse tomber; selon que la victime tombe sur le ventre ou sur le dos, la maladie est naturelle ou non, et dans le premier cas le patient se confie à certains vieillards qui connaissent les simples.

Cette même forme de jugement de Dieu est usitée pour démasquer l'auteur d'un vol. Le voleur est condamné à restituer. En cas de blessure, le coupable paye une indemnité. Un meurtrier pris en flagrant délit est tué sur-le-champ.

Lorsqu'une mort ne semble pas naturelle, le cadavre est promené sur la tête de deux porteurs, et s'il y a eu crime, il leur indique la maison de son assassin. Celui-ci est soumis à l'épreuve d'un poison appelé *difœn*, qui est tiré de l'écorce d'un arbre, et agit comme un vomitif. Selon la couleur que prend la potion vénéneuse lorsqu'elle a été rendue par le patient, celui-ci est déclaré coupable ou non.



LA PYRAMIDE DE SNOFROUI A MEIDOUM.
Dessin de Boudier.
(Gravure extraite de l'Histoire ancienne des peuples de l'Orient classique par M. Maspero.)

Les prêtres fétichistes ont heureusement parfois un rôle moins barbare. Ils exercent une sorte de droit d'asile, et en certains cas interviennent auprès des maîtres trop cruels envers leurs esclaves. Enfin c'est devant une des deux grandes prêtresses du pays que se font, en cérémonie, les promesses solennelles d'amitié.

En Égypte

Fouilles du Prof. Flinders Petrie

Une association anglaise, l'*Egypt Exploration Fund*, s'est formée en 1882 pour favoriser les recherches archéologiques en Égypte. Grâce au nombre assez considérable des adhérents, car la cotisation ne dépasse pas une livre sterling (25 francs), cette association a subventionné plusieurs savants, parmi lesquels le professeur W. M. Flinders Petrie.

De 1883 à 84 et en 1888, M. Flinders Petrie a conduit des fouilles à Tanis, où il a trouvé des restes de temple, huit grandes statues, hautes de 10 mètres, et une statue colossale, la plus grande connue, atteignant 30 mètres. Là aussi, il recueillit environ 150 papyrus de grande importance.

Vers la même époque il dégagea, au sud de Tanis, à Tel Nebecheb, un temple d'Amasis.

Ses recherches à Naukratis, de concert avec M. F. G. Griffith, eurent peu de succès.

Ses explorations à Meïdoum, au sud de Memphis, et à El Amarna, au nord de Siout, ont été les plus importantes. Les résultats en ont été consignés dans deux publications de l'Egypt Exploration Fund intitulées : *Medum* et *Tel el Amarna*, et rédigées par MM. Flinders Petrie et Griffith.

Les dernières fouilles de M. Flinders Petrie ont eu lieu dans la Thébaïde, à Nagada, mais on n'a pas encore le mémoire du savant anglais.

On sait toutefois qu'il a dégagé un temple de la 18e dynastie, appelé *Nouleti*, le Doré. Ce temple était consacré à Set, le dieu du désert, par opposition à Horus, la divinité tutélaire de l'Égypte. Il a découvert aussi quelques monuments ou restes de monuments antérieurs à ce sanctuaire.

Il ne faut pas oublier que M. Flinders Petrie n'a fait en tout ceci que continuer des explorations commencées par les directeurs de fouilles français. C'est ainsi que M. Maspero avait reconnu déjà la présence d'un temple et de tombeaux de la 6e à la 10e dynastie.

L'élément nouveau dans les découvertes de M. Flinders Petrie serait la mise au jour de 250 tombeaux, non égyptiens, qu'il prétend être des tombeaux libyens. D'après M. Maspero, l'existence, à proximité de Thèbes, d'une colonie, même ancienne, de Libyens non égyptianisés, ne serait pas admissible. Quant à vouloir établir un rapprochement entre ce peuple libyen et les Scythes ou les Massagètes, ce n'est qu'une hypothèse gratuite et sans fondement appréciable.

M. Flinders Petrie est du reste l'auteur d'une théorie très contestable sur l'origine de la race égyptienne et sur la répartition géographique des divers éléments ethniques qui ont constitué cette race. Lui-même se trouve souvent en mesure de contrôler ses théories par la découverte de faits précis, et ceux-ci n'y sont pas toujours conformes.

Il faut donc se féliciter de la trouvaille, certainement fort intéressante, de Nagada, mais remettre à plus ample informé pour admettre les conjectures, peut-être un peu prématurées, de l'archéologue anglais.

Au Japon

Itskou, l'Ile Sacrée, Kobé

Du Japon il ne vient en ce moment que bruits de guerre, de combats. Aussi est-ce avec un véritable plaisir que nous avons retrouvé dans le récit du Dr LEBLANC, *placé le second à notre concours, un souvenir ému de ce pays pittoresque et de la grâce élégante de ce peuple d'artistes.*

Le *Volta* lève l'ancre et se dirige lentement vers la passe étroite qui fait communiquer la rade de Nagasaki avec la haute mer. Personne à bord ne se plaint de cette lenteur du départ et nos yeux ne se lassent pas d'admirer le merveilleux paysage de cette rade pittoresque. Au loin, de chaque côté, les collines boisées, aux teintes changeantes, mélange indéfinissable de tons verts des camphriers, des thuyas, des essences variées d'arbres et d'arbustes, qui descendent jusqu'aux dernières maisons; puis, les temples, élevés au sommet des premières collines, avec leurs terrasses étagées, leurs toits biscornus ornés de tuiles multicolores; enfin la foule pressée et ondulée des toits de la ville, suivant tous les accidents du terrain. En bas le quartier européen, l'ancien De Sima, refuge ou plutôt prison des commerçants hollandais dans les siècles passés.

LA PASSE DE NAGASAKI.
D'après une photographie communiquée par M. le Dr Leblanc.

Mais le *Volta* avance sur la surface unie et bleue de la rade; les rives, bordées de verdure, se resserrent rapidement; on dirait qu'elles vont se toucher et fermer toute issue. La passe est en effet si tortueuse qu'elle fait presque un coude à angle droit et que tout à coup, après avoir doublé une pointe de roche, la mer apparaît, agitée d'un léger ressac, battant au loin les rives déchiquetées, les milliers d'écueils et d'îlots qui parsèment la côte.

Voici à droite l'îlot tranquille et pittoresque de Takaboko, aux flancs abrupts, couverts d'arbrisseaux, d'où furent précipités à la mer les missionnaires et des milliers de chrétiens dans la grande persécution de 1622. De nombreuses embarcations sillonnent la mer, sortant de tous les recoins, avec leurs pêcheurs demi-nus, dressés aux extrémités, nageant vigoureusement pour lutter contre les courants.

Bientôt nous laissons au sud le long cap de Nagasaki et prenons la route du nord, sur une mer toujours pittoresque et changeante, aux flots d'un bleu foncé, quelquefois d'un noir profond, semée de roches contre lesquelles la houle se brise en écume d'une éclatante blancheur. L'île d'Hirado, longue et étroite, aux rives déchiquetées, est bientôt en vue. C'est encore le même paysage merveilleux, toujours changeant, malgré son apparente uniformité : le feuillage foncé des arbres verts se mêlant aux tons jaunes ou rougissants des feuilles teintées par les premiers froids de l'automne; les toits couleur de rouille des maisonnettes, cachées dans ces criques ombragées, près de la mer aux tons plus foncés. Et les rives se rapprochent tellement qu'on voit nettement les enfants qui courent sur la grève, les habitants qui nous regardent et volontiers nous saluent.

Nous voici à la pointe, rongée par de violents remous, qui se brisent en écume sur les nombreux écueils; de vastes tourbillons dessinent leurs circuits, et à leur rencontre le *Volta* oscille légèrement et se redresse bientôt sous l'action de la barre. Puis en quelques instants la pointe est dépassée, le ravissant paysage s'éloigne, la houle se fait sentir plus forte : nous sommes dans la mer du Japon, aux eaux noirâtres. La mer vient bientôt nous cacher les rivages, que nous suivons d'ailleurs à plus grande distance, et malheureusement aussi l'admirable détroit du Simonoséaki. Le 7 au lever du soleil nous sommes au milieu de centaines d'îlots verdoyants, sur une mer calme à peine ridée par une brise légère. L'eau, d'un beau bleu maintenant, est toujours sillonnée de remous, indices des nombreux courants qui glissent entre les petites îles et les roches; on passe si près de celles-ci qu'on croirait les toucher de la main.

Qui dira le charme d'une pareille navigation, sous un ciel d'azur, par une tiède journée d'automne? Ceux-là seuls qui ont joui de ce merveilleux spectacle en peuvent soupçonner les beautés. Et, après quelques heures de cette navigation enchantée, le *Volta* mouillait près du joyau de cette mer tranquille, Itskou, l'île sacrée du Japon

Dans le détroit resserré qui sépare Nippon, la grande île, d'Itskou, la mer est d'une belle teinte verte,

si limpide que du bord on voit passer à plusieurs mètres de profondeur, emportés par le courant, les polypes violacés, les actinies aux reflets dorés, d'énormes méduses aux teintes blanches ou rosées, les poissons aux écailles étincelantes, des milliers d'animalcules multicolores, aux bords frangés, comme la charmante corolle du chrysanthème, le kikou sacré du Japon.

Les sampans se hâtent d'accoster le navire français, dont les couleurs flottent bien rarement dans ces mers; nous voyons arriver les marchands de fruits, de légumes, de poissons, de bibelots, toujours polis et souriants; les représentants de l'autorité, heureux sans doute de se faire valoir et prêts à nous faire les honneurs de leur île. Nous sommes d'ailleurs tout aussi pressés de satisfaire leurs vœux.

Au bas de la ville, de la bourgade plutôt, sur la droite du débarcadère, une petite crique découpe la côte, et c'est tout au fond de cette anse que s'élève le temple, fameux rendez-vous des pèlerins et des touristes. Cet édifice très vaste se compose de plusieurs corps de bâtiments, aux toits tourmentés et ornés de tuiles vernissées, les pointes et les angles ornés de monstres grimaçants en faïence. Deux vastes ailes s'avancent sur la mer, bâties sur pilotis, ouvertes à l'extrémité qui fait face au large; ce sont des débarcadères lors des grandes solennités ou pour les hauts dignitaires. Nous traversons d'abord un long couloir, sur les côtés duquel sont exposées d'antiques peintures de prix, tigres monstrueux, singes grimaçants, oiseaux fantastiques, tracés sans doute par d'illustres pinceaux. Les boiseries sculptées attirent aussi l'attention. Deux énormes planches de camphrier ciré se font remarquer par leurs vastes proportions; elles forment à elles seules le parquet massif d'une galerie. Au bout de celle-ci, sur la mer, de superbes lions d'un bronze verdi par le temps dressent leurs têtes féroces. Puis dans une autre galerie nous admirons les œuvres de patience des artistes sur bois : bambous taillés, racines transformées en vieillards difformes, serpents enroulés sur des branches, grenouilles posées sur une feuille de lotus, haliotides finement sculptées; le tout aimablement présenté, surtout par certaine marchande rose et fraîche, gentille et souriante, aux traits purs et réguliers.

Nos guides nous conduisent maintenant par un de ces ponts arrondis qu'affectionnent les Japonais, difficiles à franchir, mais dont le passage rapporte une multitude d'indulgences. Nous sommes près d'un édicule soigneusement séparé par des barrières et gardé des profanes. C'est la sacristie, le trésor où sont les riches ornements du temple : étoffes d'or et de soie, bouddhas dorés, sabres ornés de pierreries, hallebardes rehaussées d'or et de vermillon, enfin tous les objets du culte et les cadeaux des pèlerins. Après avoir hautement loué la richesse de tous ces objets, nous prenons congé des bonzes gardiens du temple en les remerciant de leur grande amabilité.

Puis, sous la conduite bienveillante de M. le ministre de France, notre hôte à bord du *Volta*, qui désire nous offrir une distraction des plus intéressantes, nous montons par un pittoresque sentier vers une charmante tchaïa, perchée au bord d'un ravin, à l'ombre d'arbres superbes.

GUÉCHAS ET DANSEUSES D'ITSKOU (JAPON)

D'après une photographie communiquée par M. le Dr Leblanc.

Nous sommes introduits dans une jolie salle tapissée de nattes propres et souples, bien rembourrées de coton, qui forment un moelleux parquet. Il faut naturellement quitter nos chaussures et les échanger pour de légères sandales de paille de riz. Tout un panneau de la salle, formé de cloisons glissantes, s'ouvre sur le ravin, où la vue est des plus agréables. Une massive table en bois de camphrier est établie au milieu de la salle, haute à peine de 30 centimètres, et nous nous plaçons autour, à la japonaise, les jambes croisées : et bientôt entre chacun des convives vient s'installer une gentille musicienne ou danseuse. Toutes ont véritablement un gai minois, cette physionomie rieuse et espiègle si souvent décrite par les voyageurs. Quelle variété pourtant dans leurs traits ! L'une, grande et brune, nous laisse admirer un long cou d'une remarquable pureté de lignes et de grands yeux noirs langoureux; l'autre est rose et fraîche, comme une fille de France, avec une minuscule bouche ronde, diminuée encore par un dessin rouge plaqué sur les lèvres; celle-ci, d'un tout autre type, est grosse et ronde, et moins jolie; deux autres, presque des enfants, à l'œil malin et éveillé. Ce sont des guéchas et des danseuses, très vertueuses, dit-on, sortes de vestales de la musique et de la danse. Elles chantent sur une mélodie bizarre, traînante et nasillarde, monotone, s'accompagnant d'une sorte de violon à trois cordes, dont elles jouent avec une palette d'ivoire, amincie à l'une des extrémités.

Cependant une collation purement japonaise nous est servie. Dans un grand plat de porcelaine, décoré d'un beau poisson, on nous présente une sorte de dorade, crue et tailladée en tranches minces. Chacun pourtant goûte ce mets peu ordinaire en nos pays, et vraiment ce poisson cru, bien arrosé de certaine sauce

brune, au raifort, piment et gingembre, est à peu près passable. L'amour-propre du voyageur aidant, chacun le déclarerait volontiers exquis, comme les jeunes Japonaises, nos compagnes de table. Puis c'est une soupe aux champignons, bien assaisonnée, mais peu dans nos goûts encore; une friture de bourgeons de bambous est mieux appréciée, ainsi que certaines confitures variées, présentées dans un plateau partagé en nombreuses petites cases. Les boissons sont plus agréables : du thé d'abord, puis du saki, sorte d'eau-de-vie de riz qui se boit tiède.

Après le repas et les chants, commencent les divertissements de la danse. Nous avons la représentation de minuscules ballets à deux ou trois personnages, sorte de pantomime gracieuse. A la vérité, si nous comprenons Colombine et Pierrot chez nous, ici nous avons quelque peine à saisir le sens des évolutions de nos gentilles ballerines. Nous n'en admirons pas moins leurs souples et gracieux mouvements, leurs tortillements de mains indéfinissables, leur mimique expressive, et, comme chez nous enfin, nous saisissons quelque lueur de leurs sentiments, car dans tous les pays le langage des yeux est le même. Enfin une gentille gamine de douze à treize ans, toujours accompagnée de la même musique nasillarde, nous étonne par sa grâce dans la danse de l'éventail; tantôt sérieuse et prude, tantôt souriante et espiègle, souple et vive comme un jeune chat.

LA BAIE DE HIOGO-KOBÉ.
D'après une photographie communiquée par M. le Dr Leblanc

Nous nous retirons, charmés de ce spectacle varié, et redescendons vers le hameau qui entoure le temple. Il est formé d'une grande rue propre et nette, bordée de maisons de bois à vitrage de papier, dont les cloisons glissantes, largement ouvertes, laissent voir l'intérieur, où chacun vaque à ses occupations, sans souci des passants. Peu de monde d'ailleurs et peu de boutiques; la population ne grossit qu'au moment des grands pèlerinages, qui amènent à Itskou des milliers de visiteurs.

Après cette belle journée, nous nous retirons à regret à bord : les eaux, calmes et unies, sont si phosphorescentes qu'à chaque mouvement des avirons il nous semble voguer dans une mer de feu. Le lendemain, après une visite courtoise des représentants de l'autorité, qui nous remercient de les avoir honorés de notre visite, le *Volta* regagne le large ou plutôt recommence à courir entre les îles verdoyantes, par un temps toujours magnifique. Le soir un merveilleux crépuscule, d'une teinte éblouissante de vif-argent, vient nous distraire un instant, et le lendemain le *Volta* mouille à Kobé.

C'est une grande ville avec de vastes rues, de belles maisons, des consulats européens, des hôtels. Un chemin de fer conduit à Osaka, la grande cité industrielle voisine, au fond de la baie qui porte son nom.

Le commerce de Kobé est très actif, et de nombreux navires viennent mouiller sur sa baie, étendue en vaste demi-cercle. Kobé s'étend surtout le long de la plage, séparée seulement par une ravine et une langue de terre de la vieille ville de Hiogo, un peu délaissée aujourd'hui. Ces deux villes forment un centre important.

Aux dernières maisons de Kobé, derrière la ligne de chemin de fer, commencent immédiatement des collines étagées, malheureusement dénudées en grande partie, d'où l'on peut voir à l'aise le panorama des deux villes et de la rade. La base de ces collines est bordée de jardins, de villas, de maisons de thé entourées d'arbres : un établissement de bains avec de grandes piscines, suivant l'usage japonais; on peut s'y plonger dans une eau bouillante à rougir un homard en quelques minutes. Les Japonais, semble-t-il, sont plus résistants et prennent volontiers en hiver de ces bains brûlants, qui les réchauffent pour plusieurs heures. Au sommet d'une de ces collines, derrière la villa, se dresse un petit temple bien simple, mais auquel on arrive par une belle allée en gradins, ombragée de grands arbres; de là-haut on jouit d'une vue magnifique, qui vaut bien l'ascension.

Le soir, à la nuit tombante, le *Volta* levait l'ancre, pour se diriger vers le détroit de Tomaya, en route vers Yokohama.

Duchesse d'Uzès. — *Le voyage de mon fils au Congo.* Illustrations de Riou. — Paris, Plon, 340 p. gr. in-8.

Ce livre est le souvenir d'un voyageur absent à sa famille demeurée en France. Le voyageur n'est pas revenu : sa mère a voulu publier ses lettres à son tour comme un souvenir pour sa tombe.

Cette double pensée explique l'œuvre et en fait sentir le prix. Elle n'a point un intérêt scientifique, comme un rapport officiel de voyage. Mais elle donne sur les hommes et les choses une impression vivante, et qui paraît toujours sincère. L'admiration du jeune duc d'Uzès pour l'œuvre française qui se poursuit là-bas par des pionniers dévoués à leur chef et à leur entreprise n'est pas de commande. Ses critiques pour d'autres œuvres parallèles sont aussi sincères. Eloges ou reproches, descriptions et notes, tout cela respire un enthousiasme, une fièvre de patriotisme et d'action qui ne laissent pas un instant le lecteur indifférent.

On suit, jusqu'au terme fatal, avec une sympathie qui s'accroît de son désastre, le voyageur, brutalement interrompu dans l'entreprise à laquelle il voulait consacrer sa fortune et son nom. Sa mère a été bien inspirée d'admettre le public à la connaissance de ces lettres, qui ne lui étaient pas destinées, de confier à Riou le soin d'illustrer les documents qui les accompagnaient.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Au Muséum : Cours spéciaux pour les Voyageurs

Initier rapidement aux différentes sciences naturelles les personnes qui se préparent à quelque lointain voyage et les mettre ainsi en état de reconnaître l'intérêt des choses; leur apprendre à conserver les insectes, les animaux actuellement existants ou fossiles, à prendre des mesures anthropologiques, à former un herbier; leur dire quelles sont les règles élémentaires de l'hygiène; leur indiquer pratiquement la façon de déterminer le point, de relever un itinéraire ou de fixer les éléments d'une carte; tel est le but des cours institués depuis peu d'années au Muséum d'histoire naturelle de Paris, sous la haute direction de M. Milne Edwards et confiés aux professeurs les plus autorisés.

Chaque leçon, unique, portant sur un point spécial, forme à elle seule un tout. Pour les assistants désireux de compléter la théorie par la pratique, des conférences ont lieu ensuite dans les laboratoires ou sur le terrain.

L'utilité de cet enseignement fait au point de vue tout spécial du voyageur est trop évidente pour qu'il y ait lieu d'insister.

Nous croyons rendre service à nos lecteurs en leur indiquant le programme et la date de ces cours. Ils ont tous lieu à dix heures du matin, dans l'amphithéâtre de la galerie de zoologie, au Muséum.

PROGRAMME DES COURS

23 avril	M. Milne Edwards.	*Leçon d'ouverture.*
25 —	M. Hamy.....	*Anthropologie.*
27 —	M. Verneau.....	*Ethnographie.*
30 —	M. E. Oustalet....	*Mammifères.*
2 mai	M. E. Oustalet....	*Oiseaux.*
4 —	M. L. Vaillant....	*Reptiles et Poissons.*
7 —	M. E. Perrier.....	*Mollusques.*
9 —	M. Bernard.....	*Vers et Zoophytes.*
11 —	M. Ch. Brongniart.	*Insectes, Crustacés, etc.*
14 —	M. H. Filhol.....	*Anatomie comparée.*
16 —	M. M. Cornu.....	*Plantes vivantes.*
18 —	M. E. Bureau.....	*Botanique (Phanérogames).*
21 —	M. Morot.....	*Botanique (Bois, Cryptogames).*
25 —	M. Stan. Meunier.	*Géologie.*
28 —	M. Lacroix.....	*Minéralogie.*
30 —	M. Gaudry.....	*Paléontologie.*
1er juin	M. Gréhant.....	*Hygiène des voyageurs.*
4 —	M. H. Becquerel..	*Météorologie.*
6 — 8	M. le commandant Defforges, du service géographique de l'armée...	*Détermination du point en voyage* et *Notions de géodésie et topographie expédiées.*
11 —	M. le colonel Laussedat, directeur du Conservatoire des Arts et Métiers	*Utilisation de la photographie dans la construction des cartes et plans.*

NOS CONCOURS. — Mars : Photographie. — Appréciations.

Ce troisième concours nous a procuré un plaisir analogue à celui que nous éprouvions en lisant et jugeant il y a un mois, les récits de voyage.

Nous avons pu constater, par les envois de photographies superbes et variées que nous avons reçus, l'empressement de nos abonnés à joindre leurs impressions de voyage à celles que *le Tour du Monde* leur présente, tantôt sous forme de récits, tantôt sous forme de documents d'illustration.

C'est plus de trente voyages en stéréoscope que le jury a eu ainsi l'occasion de faire, de la pointe du Finistère aux plus hauts sommets de l'Engadine et du Tyrol, en Kabylie, en Espagne, en Norvège, en Écosse, aux Pyrénées, à travers la Suisse, le Dauphiné et la Savoie.

Par les indications techniques très précises que les concurrents avaient jointes à leurs épreuves (temps de pose, plaque, appareil, objectif, diaphragme, révélateur, papier de virage) nous avons vu plus d'une difficulté heureusement résolue, et pu nous faire une exacte idée des ressources d'art, d'habileté, de technique employées par les voyageurs.

Nos compliments à tous sur leur entente du voyage, en même temps que sur leur pratique de la photographie. C'est peu, quoique ce soit déjà beaucoup, d'avoir un bon appareil et de le manœuvrer avec adresse. Mais savoir noter au passage l'effet qui donne à un paysage toute sa valeur, saisir dans une région la vue qui la caractérise entre toutes, fixer un trait de mœurs, une scène, un monument, un visage, prendre la vie même à ses différentes sources, c'est le vrai prix d'un voyage de vacances. qu'il faut recueillir et fixer.

On va voir comment les concurrents ont presque tous entendu ce maniement de l'appareil photographique, au double point de vue du métier et de l'impression.

M. Hoeffeli (Hard, Vorarlberg) (Autriche), qui a obtenu le 1er prix, a fait, en 20 épreuves d'une belle venue, le récit d'une excursion d'alpinistes aux grands *sommets de l'Ortler*, du Stelvio, de la Silvretta (frontières de Suisse-Autriche-Italie). Pour nous donner l'illusion photographique de cette course dans les glaciers, à travers les masses neigeuses, et sur les hautes cimes, il a employé toutes les ressources de son art : c'est avec des pellicules Eastman, le Kodak et le châssis à rouleau qu'il a réalisé ces vues de montagnes, auxquelles il a su conserver la perspective et les relations de plans par un emploi ingénieux du verre jaune.

Les photographies de M. Pieyre de Mandiargues (2e prix) : *Bergün*, le col de l'Albula, le lac de Weissenstein, constituent une série un peu moins complète que la précédente, mais d'un grand intérêt encore par la qualité vraiment remarquable des épreuves.

M. Léon Pellet (3e prix) n'avait pas à sa disposition sans doute les mêmes moyens. Mais, avec son Détective universel, il nous a donné une série très spirituelle et fort complète de *vues de Bretagne* : landes et mer, scènes de mœurs (la noce bretonne, les pêcheurs de varech, les recteurs à cheval).

Nous ferons le même éloge des 110 photographies que nous a remises M. J. Girard (Paris) de son *Voyage depuis Lucerne* par le Valais, la Maurienne et la Tarentaise *jusqu'au Dauphiné* : variées, vivantes, habilement prises. Avec une technique plus sûre d'elle-même, c'eût été le type de l'excursion de vacances.

Très justes aussi comme impression, mais parfois un peu sombres et troubles, les épreuves de M. de Lage (Casseneuil) : *En Kabylie*. Très amusants, la boucherie kabyle et le marché. — Jolies épreuves de Mlles Huvier du Mée : *Aux Pyrénées*, Montréjeau, Luchon, Bagnères-de-Bigorre, Cauterets, Lourdes, etc. (notamment vues de Montréjeau, allée du parc de Pau). L'ensemble, parfois irrégulier, au point de vue photographique, est excellent comme souvenir complet d'excursion. — M. Picard-Josse : *Abbeville*, belles épreuves, pas assez variées peut-être. De même pour M. de Paul : *Séjour à Pau*. — M. Rendu, intéressantes *vues du Valais et de la Savoie* qui eussent gagné à n'être pas obtepar un appareil donnant pour des panoramas des images carrées. — M. Berchon : *En Espagne*, curieux, mais d'une science un peu hésitante.

L'Explorateur Foureau chez les Touareg

Nouveau Voyage : Octobre 1894-Janvier 1895

Au moment où paraît dans le Tour du Monde *le récit du voyage accompli par l'explorateur* F. Foureau *chez les Touareg, d'octobre 1893 à mars 1894, au moment même où, volontairement oublieux des dangers, M. Foureau s'enfonce de nouveau dans le désert, les notes suivantes, qu'il a rédigées pour nous, qu'il a illustrées de ses photographies, paraîtront d'un haut intérêt.*

C'est un compte rendu très précis d'un nouvel essai tenté cet hiver même pour pénétrer chez ces tribus si difficilement accessibles, une sorte de trait d'union entre le voyage raconté et le voyage qui commence. On saura d'autant plus gré à M. Foureau de nous avoir communiqué ces notes, qu'entre son dernier retour et son récent départ il n'a fait en France qu'un très bref séjour.

Cliché Piron, Bd Saint-Germain.

M. FOUREAU.

Le résultat politique des premiers voyages de M. Foureau, dont on trouvera plus loin le détail, peut se résumer en quelques mots : M. Foureau, après avoir pris contact avec les chefs des Touareg Azdjer, après avoir été arrêté dans sa marche vers le sud par un chérif fanatique, revint vers l'Algérie porteur d'une réclamation des Azdjer qui demandaient au gouvernement français la restitution de chameaux à eux razziés en 1885 par des nomades algériens ; ils n'acceptaient de faire livrer libre passage à l'explorateur français qu'après règlement favorable de cette question.

M. Foureau soumit donc le cas, dès son arrivée en avril 1894, à M. le Gouverneur général de l'Algérie. Ce dernier voulut bien — pour clore l'incident, pour montrer aux Touareg les dispositions bienveillantes du Gouvernement français à leur égard, et pour venir en aide au voyageur qui tenait à tenter le passage à nouveau — consentir à donner aux Touareg une somme d'argent représentant à peu près le prix des chameaux razziés.

LA CARAVANE SUR LA DUNE.
D'après une photographie communiquée par M. Foureau.

En outre, M. le Gouverneur général ayant autorisé M. Foureau à aviser les chefs Azdjer du résultat de ses démarches, le voyageur envoya pendant l'été de 1894, à Ikhenoukhen, Moulay et Ouan-Guedassen, chefs des Azdjer, trois hommes sûrs porteurs de cadeaux et d'une lettre qui annonçait aux Touareg que le Gouvernement français, par mesure bienveillante, avait décidé de leur payer les chameaux razziés.

Tout étant donc en règle, M. Foureau se préparait à repartir pour le Sahara. Auparavant il se rendait à Alger près de M. le Gouverneur général et lui demandait de lui donner la somme destinée à rembourser aux Touareg la valeur des chameaux razziés (il s'agissait de 9000 francs).

L'explorateur estimait en effet que les Touareg, une fois soldés, l'escorteraient, suivant leur formelle promesse, jusque dans l'Aïr[1], but de ses efforts.

M. le Gouverneur général et M. le général de la Roque, commandant la division de Constantine, furent d'accord pour penser qu'il serait plus prudent et préférable de faire venir à Touggourt deux ou trois Touareg mandataires des

1. L'*Aïr* ou *Asben* est une grande oasis du Sahara central entre le Fezzan et le Haoussa, d'environ 450 kilo-

chefs Azdjer, entre les mains desquels on verserait la somme promise pendant que M. Foureau poursuivrait son voyage vers le sud. Les instructions données à ce dernier furent donc d'avoir à décider les Azdjer à envoyer à Touggourt les mandataires en question pendant que lui-même continuerait sa route vers l'Aïr.

L'explorateur se mit en route le 18 octobre dans les conditions indiquées ci-dessus, bien qu'il n'eût qu'à demi confiance dans le résultat, en raison des restrictions indiquées par l'autorité. Il avait eu plusieurs fois l'occasion en effet de déclarer que s'il ne payait pas les chameaux *sur place* aux Azdjer, ces derniers ne le laisseraient point passer et ne l'escorteraient pas dans l'Aïr, que ces gens, nous jugeant d'après eux, n'auraient pas confiance dans notre parole, et n'enverraient point de mandataires à Touggourt, craignant un piège, et nous supposant aussi peu de loyauté qu'ils en ont eux-mêmes.

TOUAREG SE PARTAGEANT LE BUTIN.
D'après une photographie communiquée par M. Foureau.

Néanmoins l'explorateur quitta Biskra, se dirigeant vers Aïn-el-Hadjadj, point de ralliement désigné par les Azdjer aux envoyés de M. Foureau pendant l'été de 1894. Arrivée à ce puits, la mission, qui était en retard de quelques jours sur la date fixée pour la rencontre, ne trouva plus les hommes qui devaient l'y attendre et qui n'y avaient séjourné que très peu de temps.

Elle continua donc vers le sud-est, dans la direction de Tarat, où elle savait que devaient se trouver les campements des Azdjer. Après avoir touché à Menkhour, traversé l'ouad Adjanadja, l'ouad Lézy, l'ouad Mihero, l'ouad Oubrakate, elle campa dans l'ouad Izekrate avec Moulay ag Khaddadj que l'on avait rencontré la veille. En ce point elle fut rejointe par Ikhenoukhen et Bel-Guendi, qu'elle avait fait prévenir et qui arrivèrent accompagnés d'une trentaine de cavaliers, tout ce qui restait pour le moment de la tribu des Aouraghen, les autres étant encore en razzia chez les Touareg Tibboù.

TOUAREG EN PRIÈRE.
D'après une photographie communiquée par M. Foureau.

Les pourparlers commencèrent aussitôt; ils durèrent six jours avec des alternatives de succès ou de défaite pour les idées du voyageur. Ce dernier, en effet, voulant essayer de remplir les instructions qu'il avait reçues, versa d'abord aux chefs Azdjer une somme de 2000 francs à titre d'acompte sur le prix des chameaux; il demanda ensuite que trois mandataires fussent expédiés à Touggourt pour toucher le reste de la somme, pendant que lui-même marcherait vers l'Aïr sous la conduite et l'escorte de Touareg qu'il priait de lui désigner immédiatement.

Tout d'abord les choses parurent entendues ainsi, et alors le succès était certain; mais, le lendemain, tout était changé et les Azdjer refusaient de laisser passer et d'escorter le voyageur *tant que la somme promise par le Gouvernement français ne serait pas entièrement versée entre leurs mains*. Ainsi les événements donnaient malheureusement raison à M. Foureau, et les craintes qu'il avait manifestées à M. le Gouverneur général avant son départ se trouvaient fort malencontreusement réalisées.

Force fut donc à l'explorateur de reprendre la route de l'Algérie. Ce n'est au surplus qu'avec la plus grande difficulté qu'il parvint à faire désigner deux hommes pour l'accompagner et venir recevoir en Algérie les 7000 francs non encore versés pour solde de la valeur des chameaux.

M. Foureau arriva à Touggourt dans les premiers jours de janvier 1895 avec les deux Touareg mandataires des Azdjer, les nommés Mohammed ag Yemma et Mohammed ben Abd el-Malek.

M. le Gouverneur général, avisé par M. Foureau de l'arrivée de ces deux Touareg, voulut bien donner sans retard l'ordre de leur verser immédiatement la somme de 7000 francs. Ce versement eut lieu dans les derniers jours de janvier, et les deux mandataires des Azdjer reprirent la route de leurs campements dès le 13 février.

Ces mandataires étaient accrédités près des autorités françaises par une lettre des chefs Azdjer dans laquelle ces derniers *s'engageaient formellement à conduire M. Foureau dans l'Aïr aussitôt qu'ils auraient reçu la somme en question*. De plus cette lettre chargeait M. Foureau de donner, au nom des Azdjer, quittance au Gouvernement français des sommes versées.

Dans ces conditions et tout étant définitivement réglé, M. Foureau va repartir pour le pays des Toua-

mètres de longueur sur autant de largeur. C'est un pays très montagneux, dont les vallées arrosées sont fertiles et boisées. Les habitants, les Asbenâva, sont sédentaires, quoique de mœurs pastorales. Ils sont sous la domination d'un sultan, résidant à Agadès. Barth a pénétré dans ce pays en 1850. (*Atlas Schrader*, 48 If.)

reg Azdjer dès la fin de mars 1895, tenant essentiellement à ne pas laisser s'écouler un laps de temps trop long entre le règlement de l'affaire et son voyage; et voulant profiter des bonnes dispositions et de l'engagement très net des chefs, bien qu'un voyage au cœur de l'été dans le Sahara soit rempli de difficultés de toutes sortes et soumette les Européens à d'extrêmes fatigues.

Le bilan du dernier voyage de l'explorateur (octobre 94-janvier 95) peut se résumer ainsi : Itinéraire de 2200 kilomètres dont il a été rapporté un levé au $\frac{1}{100000}$; sur cette route il convient de dire que plus de 1000 kilomètres ont été faits en pays non parcouru jusqu'à ce jour; 94 observations astronomiques et 12 observations concernant le magnétisme; collection de fossiles du dévonien et du carbonifère; nombreuses photographies; renseignements inédits et très intéressants sur la situation politique actuelle du pays des Touareg et des régions soudaniennes voisines du Tchad; renseignements ethnographiques, etc., etc.

M. Foureau a aussi trouvé et dessiné deux tombes anciennes, dont le type se rapproche des sé-

UN GOMMIER DU SAHARA.
D'après une photographie communiquée par M. Foureau.

pultures mégalithiques, et dont l'une est surmontée d'un monolithe très curieux.

Le court espace de temps qui s'est écoulé entre son retour et son nouveau départ n'a permis à l'explorateur de faire ni conférence publique, ni communication, ni rapport, ni même un exposé des résultats de sa dernière mission. Ces travaux sont forcément rejetés à une époque ultérieure, c'est-à-dire au moment où, de retour du nouveau voyage qu'il a entrepris, il pourra raconter tout le mystère de ces pays inconnus.

Depuis que ces notes nous ont été communiquées, M. Foureau a regagné l'Algérie, et le 28 mars dernier il a quitté Biskra. Jusqu'à Touggourt et Ouargla il voyagera encore en pays occupé par la France, puis, au delà, il s'enfoncera vers le sud, dans la direction d'Aïn-el-Hadjadj, en plein pays Touareg. Il a déjà pénétré jusque-là.

Plus loin, c'est l'inconnu qui commence et il serait téméraire de prévoir la route que choisira l'explorateur. Le chemin des caravanes de Gadamès à l'Aïr passe beaucoup plus à l'est, contournant le pays des Azdjer.

Au Pôle Nord en Ballon

M. S.-A. Andrée sera-t-il plus heureux que les voyageurs qui ont tenté pour atteindre le pôle la voie de mer et se sont lancés sur l'icefield?

Ingénieur suédois, connu pour ses études d'aéronautique, ayant exécuté plusieurs ascensions scientifiques, M. Andrée a exposé à l'Académie des Sciences de Stockholm un projet original et hardi, auquel, dit-on, M. le professeur Nordenskiöld n'aurait pas refusé son assentiment.

M. Andrée voudrait atteindre le pôle en ballon, et il sait présenter les choses sous un aspect si plausible que force est de prendre son idée au sérieux.

Le ballon emporterait trois personnes, des vivres pour quatre mois, un traîneau, un bateau de toile, des armes, des munitions, les instruments et les appareils photographiques dont le rôle est tout indiqué. Avec le lest, tout cela ne dépasserait pas le poids de 3000 kilogrammes environ. Le grand ballon captif de l'Exposition de 1878, à Paris, avait une force ascensionnelle bien supérieure.

Une des grosses difficultés est d'obtenir assez d'imperméabilité de l'enveloppe pour conserver pendant environ un mois le gaz nécessaire, étant donné surtout que M. Andrée compte se servir d'hydrogène. Un constructeur de Paris, Yon, se serait fait fort de confectionner cette enveloppe.

Quant à l'hydrogène, on le fabriquerait à l'aide d'appareils portatifs, comme il en existe dans les armées pour les ballons militaires, ou bien on l'emporterait comprimé. Le gonflement aurait lieu le plus près possible des régions polaires, par exemple sur la côte nord-ouest du Spitzberg.

De là, selon la force du vent, soufflant naturellement du sud, le pôle pourrait être atteint en un laps de temps variable, de 6 à 40 heures, si la direction sud-nord se maintenait constamment. Le pôle dépassé, les aéronautes descendraient vers le sud pour atterrir en Amérique.

M. Andrée maintiendrait son ballon à une faible hauteur, 250 mètres environ, de façon à laisser traîner à terre un guide-rope. Grâce à cette légère résistance, et à l'aide d'une petite voile, il pourrait au besoin arriver à donner à son aérostat une direction légèrement divergente de celle du vent, si celui-ci n'est pas trop violent.

Ce serait pendant l'été de 1896, à l'époque où les jours sont ininterrompus, où les neiges et les pluies sont rares, que s'effectuerait ce voyage. Le Dr Niels Ekholm, de Stockholm, s'est offert, paraît-il, pour accompagner M. Andrée. Cette détermination fait honneur à son courage, car, malgré tout ce que ce projet a de séduisant, avec un appareil aussi fragile qu'un ballon, une semblable tentative ne peut être qu'extrêmement périlleuse.

Délimitation de Sierra-Leone

Nous avons donné en son temps une rapide analyse de la convention du 21 janvier 1895, qui déterminait exactement la frontière entre nos possessions de la Guinée française et la colonie anglaise de Sierra-Leone. Cet acte mettait fin, d'une façon définitive, à un état de choses qui, nous l'avons dit, avait donné lieu à un accident regrettable. C'est que, malgré les conventions précédentes, du 10 août 1889, du 5 août 1890, du 26 juin 1891 et du 28 juin 1892, il régnait encore une grande incertitude sur les limites des deux territoires, incertitude provenant d'une connaissance très imparfaite de la géographie de cette région.

M. Chesneau, del

En principe déjà la rivière Mellacorée était dévolue à la France et la grande Scarcies à l'Angleterre; la frontière atteignait le 10e de lat. N. vers son intersection avec le 13e de long. O. de Paris, puis redescendait vers le sud-est jusqu'à Tembikounda.

Les grandes lignes de ces arrangements ont été conservées, comme on le verra si l'on veut bien se reporter à la carte ci-dessus; celle-ci permet de suivre pas à pas, et avec une grande sûreté, la convention du 21 janvier 1895, dont elle illustre le texte. Il est aisé de se rendre compte combien cette carte permet de placer les indications nouvelles sur les cartes générales de ces contrées.

La France demeure en pleine possession des sources du Niger et le territoire de ce bassin supérieur reste en communication avec le Fouta-Djalon et la côte par l'intermédiaire du poste de Trimakano et de la route passant par Lucerria et Ouélia.

Au moment où se concluait cette convention, un accord est intervenu relativement au commerce, qui avait souffert pendant ces derniers temps de l'incertitude des frontières. Il a été décidé que les routes et voies de communication par terre seraient également ouvertes, sans distinction, aux caravanes et aux commerçants des deux colonies, sous réserve des droits de douane à acquitter. Ces droits, sur l'importation ou l'exportation, ne sauraient être plus élevés que ceux qui seraient respectivement perçus à la frontière maritime de la Guinée Française ou de Sierra-Leone, et les droits d'exportation ne dépasseront jamais plus de 7 pour 100 de la valeur des marchandises.

En même temps l'Angleterre a reconnu la convention fixant à l'est et au nord les frontières entre les possessions françaises et la république de Libéria. Vers l'ouest cette république est limitrophe de Sierra-Leone.

La colonie anglaise se trouve donc enfermée dans des limites précises, sauf entre Tembikounda et le territoire de Libéria. Cet arrière-pays est d'ailleurs à peine connu et il s'en faut que l'Angleterre s'avance effectivement aussi loin dans l'intérieur.

On estime à un demi-million le nombre des habitants de Sierra-Leone, mais 75000 seulement sont directement soumis à l'autorité britannique; les autres sont simplement sous son protectorat et en relations commerciales avec les factoreries. Le mouvement des exportations et importations atteint un total d'environ 15 millions de francs.

Il ne semble pas que cette colonie soit appelée à un avenir aussi brillant que tant d'autres colonies anglaises. La population, composée tout d'abord de nègres arrachés aux traitants et à l'esclavage, a été gouvernée avec grande intelligence par les agents britanniques. On a doté Freetown d'une Université, tout le monde dans la ville sait lire et écrire, et les noirs y copient avec application tous les détails de toilette qui leur semblent constituer l'idéal du parfait « gentleman ». Beaucoup de fonctions administratives sont remplies par les indigènes; l'industrie et le commerce sont en grande partie aux mains de ces noirs à demi anglicisés, ce qui est une sérieuse concurrence pour l'élément européen, assez rare dans cette ville au climat meurtrier par l'égalité de sa température et par son humidité chaude presque permanente. Quelques brèves années de séjour épuisent les blancs, lorsque la fièvre jaune ne vient pas les décimer ou les mettre en fuite, et lors de ces épidémies il ne reste pas cent Européens dans cette colonie malsaine.

En Annam

L'Homme, la Femme, la Famille

M. d'Enjoÿ a résidé en Annam et étudié, avec une sympathie qui n'exclut pas toute critique, le peuple gracieux de ce pays. Aussi publions-nous avec plaisir ces aimables croquis.

Qu'il soit paysan ou citadin, ouvrier propriétaire ou mandarin, décoré du titre de *phu*, la physionomie de l'Annamite ne varie pas. C'est toujours le même homme au nez retroussé, aux pommettes saillantes, aux épais cheveux noirs, noués sur la nuque, vêtu d'une longue redingote à pans coupés, portant un large pantalon uniformément blanc ou noir, coiffé du traditionnel turban : savante coiffure en forme d'auréole qu'on dispose artistement sur la tête pour les jours de fête, étroit coupon de crépon rouge, bleu ou blanc, qu'on attache négligemment, comme un mouchoir, dans les jours ordinaires.

Les Annamites se classent entre eux en *muoi-son* et *muoi-chi* : lèvres rouges et lèvres de plomb.

On pourrait également les diviser en pieds nus, gens à sandales et porte-souliers. Mais la plus grande confusion naîtrait de ce système, si l'on voulait ainsi chercher à reconnaître les différentes classes de la société asiatique. Tel domestique qui vit à Saïgon ne sortira dans la ville qu'en souliers vernis, tandis que le *huyen* d'une province se croira fort bien chaussé pour un mandarin de son grade s'il enfonce ses pieds nus dans des babouches graisseuses et éculées.

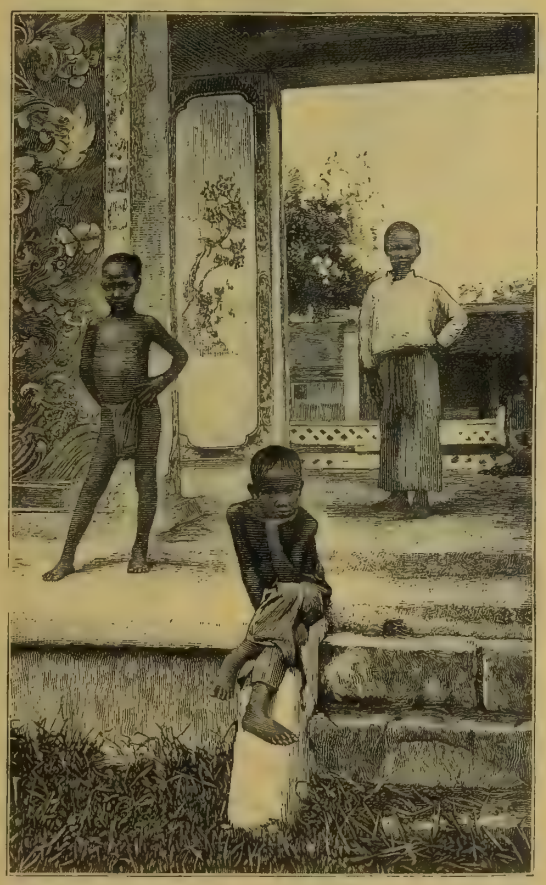
En prenant pour base la richesse des costumes, la soie donnerait peut-être l'indice de l'aisance et la toile la marque de la pauvreté. Il ne faudrait pas cependant prendre trop au sérieux ce criterium somptuaire, car depuis le jour où les règles rituelles qu'avaient sagement établies les empereurs d'Annam sont tombées en désuétude, le valet a toujours cherché à éclipser son maître.

Quand il s'agit de sa toilette, l'Annamite, qui est un orgueilleux incorrigible, ne regarde jamais à la dépense : il se privera du nécessaire, sans hésiter, pour pouvoir acheter un bijou.

Despote dans son ménage, ne s'occupant jamais de ses enfants, il aime sa famille ainsi qu'un roi aime son peuple. Ses femmes sont ses esclaves ; ses enfants, ses domestiques ; et il considère toute la maisonnée comme une ruche d'abeilles dont il est l'heureux frelon.

Marié dès l'âge de seize ans, suivant le gré de ses parents et sans qu'il ait été consulté, il a accepté le mariage par obéissance filiale d'abord et aussi par désir bien légitime d'indépendance.

Sa première épouse à peine installée dans la maison, il a profité de l'émancipation qui résultait de son nouveau titre de chef de famille, pour rechercher en justes noces et conduire chez lui, au rang de femmes de deuxième classe, toutes les jolies filles qui lui ont plu.


ENFANTS ANNAMITES.

Le voici maintenant à la tête de huit femmes et de quinze enfants.

Que leur laissera-t-il après sa mort ?

Il y songe parfois, mais sans tristesse. Pourvu qu'il conserve une rizière assez vaste pour constituer en faveur de son fils aîné un fructueux *huong-hoa*, il se laissera glisser dans le néant avec insouciance, heureux si, chaque année, au *tet*, son aîné vient religieusement devant l'autel des ancêtres évoquer son âme errante et la tirer pendant quelques instants de l'éternel chaos.

Les femmes — celles qui garderont le veuvage — auront, leur vie durant, le droit à la nourriture et à l'entretien. Seule sa veuve de premier rang prendra l'administration directe des biens, à l'exception d'une quantité déterminée, le *huong-hoa*, qui est le privilège du fils aîné et compense les dépenses qu'entraînent pour lui les cérémonies de la religion familiale.

Et les enfants attendront ainsi, pour partager l'héritage du père, que leur mère soit morte, qu'elle se remarie, ou bien encore qu'elle abandonne volontairement ses droits.

Les fils vivront dans la maison paternelle jusqu'à leur mariage, et peut-être adjoindront-ils à cette communauté familiale les épouses nouvelles.

Les filles se marieront, sans qu'on prenne souci de leur établissement. Chacun sait qu'en Annam les

fiancés n'exigent point de dot. Ce sont eux, au contraire, qui versent une somme d'argent entre les mains des parents pour se faire agréer comme gendres. « La femme n'achète pas son mari », dit l'Asiatique d'un ton méprisant.

Tandis qu'il envisage sans ennui l'avenir de sa famille, le père suppute avec angoisse le bénéfice que lui donnera la moisson prochaine. La saison s'est montrée favorable : les riz sont bien venus ; mais pourra-t-on dépenser, sans compter, le produit de ces récoltes espérées ?

Déjà les femmes pensent aux robes nouvelles dont elles feront l'acquisition, les enfants rêvent aux belles ombrelles de soie qu'on leur rapportera du marché voisin, et le père se dit que si ces maudits impôts n'étaient, comme par un fait exprès, tout justement réclamés par le gouvernement au moment des moissons, il pourrait peut-être, cette année, acheter chez le bijoutier français une bague enrichie de diamants, comme en porte le vice-roi.

. . . . . .

Vive, alerte, d'une exquise délicatesse d'esprit, d'un caractère jovial et gentiment railleur, la femme annamite est jalouse à l'excès, orgueilleuse comme une châtelaine et coquette autant qu'il est possible de l'être.

Son amour du luxe la porte aux pires extravagances. Elle n'est heureuse que si son cou est paré de chaîne et de colliers, si ses doigts sont surchargés de bagues, ses poignets couverts de bracelets, sa chevelure transpercée d'épingles en clinquant.

Seules ses oreilles finement ourlées sont ornées avec un goût modeste : un petit clou d'or à tête guillochée dont la pointe traverse le lobe.

La femme annamite adore les bijoux. Mais elle est aussi recherchée dans ses vêtements que difficile dans le choix de sa parure. Elle n'aime que les babouches en soie brochée ou en velours brodé. Et ces babouches, elle les veut mignonnes, toutes petites ; plus mignonnes encore que son pied de poupée, nerveux et cambré comme celui d'une fée.

Il faut, pour qu'elle plaise à cette Orientale, que la chaussure, légère, riche, coquette, laisse pénétrer à peine les ongles roses de ses jaunes orteils, et le talon de la babouche ne doit jamais atteindre le talon de son pied.

Ses longs pantalons, qui tombent jusque sur ses chevilles nues, découvrant le cercle d'argent qui les enserre, comme un anneau de captive, sont faits très amples, d'un satin noir et brillant appelé *lanh*, plus lisse que le caoutchouc, plus froid au toucher qu'une plaque de marbre poli.

Elle porte quatre robes légères en soie brochée de fleurs ; l'une rose, l'autre blanche, la troisième verte, et la dernière, par-dessus toutes, noire. Ces *cai-ao*, aux manches étroitement moulées sur ses bras, aux cols droits comme ceux de nos officiers, sont coupés sur les hanches et jusqu'au bas du vêtement de manière à laisser entrevoir pendant la marche les quatre robes superposées.

Balançant ses hanches et ses bras d'une façon rythmique, soulevant à chaque pas les étoffes soyeuses de ses longs *cai-ao* pour découvrir les lignes gracieuses de ses jambes que dessine exactement son pantalon noir, la femme annamite marche avec lenteur, la tête haute.

Son allure, bien qu'indolente, est quelque peu prétentieuse. Mais, sous cette apparence de froideur étudiée, l'Annamite garde, malgré ses efforts, sa langueur d'Orientale.

JEUNE FILLE ANNAMITE.

Sa raideur se dément à chaque instant par une souple ondulation des hanches et de la taille. Ses longs yeux noirs, aux paupières bridées, sont pleins de vivacité ; ses cheveux, habilement tordus, noués, lissés et ornés d'épingles aux tiges brillantes, encadrent chaudement sa figure de poupée dont la peau ambrée est trouée de lèvres toutes rouges de bétel.

Constamment dans son ménage, dirigeant les domestiques, s'occupant des mille détails de l'intérieur, la femme annamite de bonne famille sort très rarement. Elle ne paraît point dans les fêtes que donne aux étrangers son père ou son mari, et si elle accepte, chez des amis, une exceptionnelle invitation, c'est avec cette réserve expresse qu'elle dînera avec les femmes, se distraira en leur compagnie, se joindra à leur cortège, laissant les hommes entre eux, à l'écart.

Soumise à l'autorité de son père, elle ne s'émancipe au moment du mariage que pour passer sous une autorité nouvelle, celle de son mari, qui devient aussi son maître.

D'un cœur extrêmement délicat, elle possède une âme de sœur de charité, soigne les malades, dans la famille, avec une abnégation, une tendresse et une constance inimaginables. Ses vieux parents sont l'objet de sa plus tendre sollicitude ; son mari trouve en elle la plus dévouée des épouses, et ses enfants, une mère toujours bonne qui les adore, sans les embrasser jamais.

Si elle ne laisse pas pervertir ces qualités naturelles par dégoût d'un mari trop souvent ivrogne, brutal ou fumeur d'opium, si le désordre ne vient pas se mettre dans cette famille, si le jeu ne détruit pas un jour cet équilibre parfait et si la misère, compagne de ces vices, ne désorganise pas cet intérieur modèle, l'Annamite restera la plus respectable des filles, des épouses et des mères et la plus gracieuse des femmes.

La famille annamite est basée sur l'autorité quasi religieuse dont le chef est investi.

L'époux est le maître suprême. S'il ne peut épouser qu'une seule femme de premier rang, il n'en a pas moins le droit d'introduire dans la famille toutes les femmes légitimes de second rang avec lesquelles il lui plaît de contracter mariage.

Les enfants de ces femmes — à quelque rang qu'elles appartiennent — sont tous légitimes : ils ont les mêmes droits et les mêmes devoirs.

Le chef de famille est le dépositaire des Tablettes des Ancêtres, le représentant du *ho*. Ce *ho* est le nom patronymique. Il consacre l'idée de la famille, érigée en principe religieux. Il représente d'un signe idéographique toute la génération à travers les siècles.

En Chine — comme en Annam — il n'y a que cent *ho*, parce qu'à l'origine des peuples il n'y avait, d'après la tradition, que cent familles.

Pour se distinguer entre eux, les Annamites ajoutent à leur *ho* un *lot* qui indique leur sexe et un *tén* qui devient leur nom personnel.

Ainsi, le nom d'un individu est composé de trois parties : *ho*, *lot*, *tén* : famille, sexe, personne.

Le *lot* des femmes, qui est demeuré invariable à travers les âges, c'est *thi*. *Thi*, en langue-caractère, donne l'idée de rameau, de fleur.

Les hommes peuvent choisir leur *lot* dans une catégorie considérable de radicaux. Le plus commun et le plus conforme à la tradition, — parce qu'il indique le sexe masculin, — c'est *van*, qui, en caractères, signifie « tronc, base, souche ».

L'arbre, c'est l'homme, et la fleur, c'est la femme.

La troisième partie du nom annamite est constituée par le nom personnel ou *tén*. Ce *tén* est, le plus souvent, choisi parmi les noms des fleurs, des métaux précieux ou des vertus aimables.

Quelquefois aussi — par crainte d'un esprit malin qui, jaloux de l'orgueil des parents, entraînerait peut-être dans une mort prématurée l'enfant qui vient de naître — on lui donne des noms dégradants et grossiers.

Mais dans la famille, entre amis et dans les occasions ordinaires de la vie, l'usage veut qu'on s'abstienne d'appeler les individus par leur nom. « Mon père, mon oncle, ma tante, » sont les expressions employées par les inférieurs et les plus jeunes à l'égard des supérieurs et des plus âgés. Quand les interlocuteurs sont du même âge et de la même classe, ils se qualifient de frères.

Enfin, si le père ou la mère s'adresse aux enfants ou aux domestiques, il les interpelle en se servant du numéro qui est affecté à ces individus dans le rang de leurs frères et sœurs : le frère aîné porte le numéro deux, le cadet le numéro trois, et ainsi de suite. Le numéro un n'existe pas : il était autrefois donné à la femme par son mari.

Les descendants sont, pendant toute leur vie, sous l'autorité des ancêtres. Ils ne peuvent se marier sans le consentement de leurs auteurs, et la cohésion entre parents est telle, que la famille se concentre d'une façon absolue en la personne de son chef qui l'absorbe tout entière.

Une hiérarchie réellement tyrannique crée, entre les différents membres de cette communauté, des devoirs incessants, les obligeant à un respect excessif, les contraignant à surveiller constamment leur attitude, à étudier méticuleusement leurs paroles.

Ainsi, parlant à la deuxième personne, je dirai *ong* à un mandarin ou à un vieillard, *cha* à mon père ou à une personne respectable, *chu* à mon oncle ou à une personne âgée, *anh* à mon frère aîné ou à un ami plus vieux que moi, *em* à mon frère cadet, à un ami ou à une femme de mon âge, *may* à mes frères plus jeunes ou à un inférieur, *thang* (espèce) aux domestiques.

Chacun observe et chacun fait observer cette hiérarchie quasi-religieuse, depuis l'ancêtre jusqu'au bambin de cinq ans qui gronde avec gravité son petit frère à la mamelle.

Capitaine Fonsagrives. — *Au Dahomey*. Librairie africaine. Paris, 1895, 50 pages in-8, 1 franc.

Nos lecteurs qui ont lu avec plaisir dans *le Tour du Monde* le récit de la campgne de 1892, de la plume de M. d'Albéca, goûteront aussi la courte narration d'un des officiers qui s'y sont distingués. C'est un document de plus pour l'histoire de cette campagne dont l'héroïsme de nos soldats a fait une entreprise digne de mémoire.

A Dogba, le capitaine note ce détail d'un légionnaire qui, puni par un conseil de guerre et privé de ses armes, reste au premier rang, pendant tout le combat, pour enlever les blessés et donner à boire aux camarades. Il nous fait aimer l'aumônier de la colonne, le brave père Vathelet, un géant bon enfant, qui laisse accrochés aux brousses les débris de son pantalon en courant au milieu des blessés, sa tasse d'eau bénite dans une main, une bouteille de vin dans l'autre, mort, hélas ! de ses soins prodigués aux soldats.

Le capitaine Fonsagrives a fait une bonne œuvre en consacrant ces pages émues au souvenir de ses compagnons d'armes. On voudra s'y associer en les lisant.

P. Vuillot. — *Tombouctou*. 12 pages (extrait des *Comptes rendus de la Société de Géographie*, 1895). — **A. Mori.** — *Timbuttu*. 15 pages. Florence (extrait du *Bulletin de la Société Africaine d'Italie*, 1894).

Ces deux notices nous mettent en état de fixer les avantages de l'occupation de Tombouctou. L'expérience de M. Vuillot en fait de choses africaines nous est une garantie de la valeur des détails qu'il apporte sur la région de Tombouctou. Il les a pris dans les lettres qu'il recevait d'un officier de la colonne Joffre. Il décrit la ville, dont le commerce déjà renaît, isolée par le désert où l'on souffre cruellement de la soif, située non sur un plateau comme on l'avait dit, mais dans la plaine, à quelques mètres d'un marigot relié en temps de pluies au Niger. Il rectifie la situation de son port qu'on plaçait à Kabara et qui se trouve en réalité à Koriumé. Ces études de cartographie, intéressantes et nouvelles, qu'éclaire une carte dressée d'après les relevés de la colonne militaire, s'étendent à la région de Goundam dont le marigot sert tantôt de déversoir aux crues du Niger vers le lac Télé, tantôt d'affluent au grand fleuve, phénomène curieux d'inversion de courants.

L'expédition Joffre n'aura pas servi seulement la France, mais la science géographique.

C'est ce que dit très bien et en termes élevés, dont il faut le remercier, M. Athleo Mori dans l'exposé qu'il a fait de la question de Tombouctou, à Florence.

« Nous applaudissons à la prise de Tombouctou par les Français, parce qu'elle sert en général et pour tous les États de l'Europe la cause de la civilisation, parce qu'elle déterminera toutes les nations à déployer leur activité à la conquête totale de l'Afrique. »

Pour mieux faire apprécier l'importance de cet acte, M. Mori rappelle les descriptions anciennes de Tombouctou par Léon l'Africain, Paul Imbert de Sables, Robert Adams, Laing, rend hommage à l'esprit de finesse et de clairvoyance de Caillié, en même temps qu'aux efforts de Barth et Lévy. Après avoir décrit Tombouctou et son commerce, il termine « en souhaitant son occupation durable par un peuple qui a trop, dit-il, le sentiment de son honneur et de sa dignité pour abandonner jamais la grande et déjà puissante métropole du Sonrhai ». Ce souhait amical ne peut que toucher des lecteurs français.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Les Grands Voyages à Bicyclette

III. — Bagages et Paquetage

Voulez-vous être un touriste vélocipédique *absolu* ou *relatif*? J'entends par le terme *absolu* que vous emporterez sur vous et sur votre machine tout, absolument tout ce qui pourra vous être indispensable en voyage, avec l'intention bien arrêtée de ne vous procurer en route que le souper et le gîte.

Voyagerez-vous, au contraire, en touriste *relatif*, avec moins d'originalité, mais peut-être plus de confort, en n'emportant sur vous et votre machine que le strict nécessaire pour une étape d'une journée, et en demandant au chemin de fer ou à tout autre appareil de locomotion de vouloir bien vous devancer pour que vous trouviez à l'hôtel votre malle et votre nécessaire d'ivoire.

Cette seconde façon d'opérer ne serait évidemment praticable qu'en pays très civilisé. Je ne la loue ni ne la blâme, chacun devant, ce me semble, se donner le plaisir du voyage à son gré. Mais il est certain que les artistes, les touristes pur-sang préféreront de beaucoup le premier mode : tout emporter avec soi.

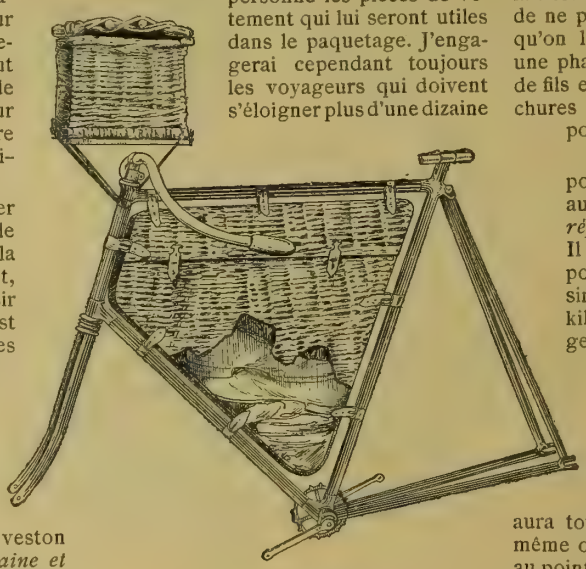
Le vêtement sera, au contact direct du corps, entièrement de laine, depuis la chemise jusqu'aux bas, et pour la superficie, entièrement de drap, veston fermant haut et culotte ample. *Laine et drap*, quelle que soit la température de la région à parcourir; aucun fil de coton ne devra être admis dans l'habillement, c'est là une règle essentielle. Comme chapeau, un feutre mou. A l'intérieur de la chemise de flanelle vous aurez fait aménager une large poche fermée par une patte et un bouton et dans laquelle vous transporterez à demeure la précieuse enveloppe dont j'ai parlé plus haut. Il importe en effet que vos papiers soient en sécurité; si vous les mettiez dans un portefeuille, et le portefeuille dans une poche du veston, vous auriez toutes chances de les semer en route.

De la menue monnaie, un carnet pour prendre des notes de voyage, et un revolver dans la poche spéciale de la culotte sont, avec les objets usuels, mouchoir, couteau, etc., les seules charges que vous deviez prendre sur vous. La machine prendra le reste.

Le paquetage proprement dit sera difficilement inférieur à une dizaine de kilos. Je ne puis entrer dans son détail puisqu'il varie nécessairement avec toute les habitudes; chacun devra exercer son génie inventif à le réduire à sa plus simple expression.

C'est ainsi par exemple qu'au lieu de savon, on peut emporter des feuilles de savon, beaucoup plus légères et plus faciles à loger; que les brosses à cheveux, à habits, etc., doivent être choisies ovales, sans manche; que les mouchoirs doivent être roulés comme des cigares et boucher ainsi des interstices au lieu de prendre de la place; que les eaux de toilette, dentifrice, etc., doivent être emportées dans de petites burettes à huile neuves; etc., etc.

Chacun jugera aussi mieux que personne les pièces de vêtement qui lui seront utiles dans le paquetage. J'engagerai cependant toujours les voyageurs qui doivent s'éloigner plus d'une dizaine de jours de leur pays, à emporter un rechange complet de leur habillement; sauf les souliers, qu'on remplacera avantageusement par une paire de sandales pour le repos.



LE PANIER-PAQUETAGE.

Comment disposer tout cet attirail sur la bicyclette? Les lois d'équilibre de la machine démontrent que le guidon doit être tenu aussi déchargé que possible, et que c'est au-dessus du pédalier, à la jonction des tubes inférieurs sur le moyeu, qu'une charge est le moins nuisible à la propulsion de la machine.

Il faudra donc sur le guidon ne placer qu'un petit panier plat d'osier, garni intérieurement de moleskine contre la pluie et dans lequel vous placerez tous les objets qu'il est commode d'avoir vite sous la main (cartes, clés, outils pour la machine, etc.) dans trois ou quatre petites cases distinctes afin d'éviter le bruit de la trépidation. Sur le panier, roulé dans une toile caoutchoutée et maintenu par deux courroies, vous emporterez un châle de laine des Pyrénées de 1 mètre sur 1 m. 50 environ. Ce châle, très léger, et bien préférable au capuchon de drap ou de caoutchouc, garantira au besoin vos épaules du froid ou de la pluie et vous servira souvent de couverture de voyage. Vous ne placerez rien autre sur le guidon.

Dans le cadre de la machine, vous pourrez faire placer par un vannier adroit une sorte de panier très plat, ne gênant pas vos jambes, maintenu par de petites courroies, et dans lequel vous mettrez tout le gros du paquetage en plaçant dans le fond les objets les plus lourds et les moins usuels. Il n'y a pas lieu d'en faire la nomenclature. Je rappellerai seulement de ne pas omettre deux petits colis utiles qu'on laisse trop souvent à la maison : une pharmacie de poche et une trousse de fils et d'aiguilles, l'une pour les écorchures de la peau du cavalier, l'autre pour celles de sa culotte!

Le paquetage étant ainsi disposé sur la machine, je conseillerai au voyageur de faire une sorte de *répétition générale* de son outillage. Il s'équipera absolument comme pour son voyage, et s'en ira tout simplement faire une vingtaine de kilomètres autour de chez lui. Il jugera ainsi des défauts de tel ou tel dispositif, remplacera telle courroie trop faible, ajoutera à son bagage tel bibelot qu'il avait omis et supprimera tel autre dont il aura reconnu l'inutilité. Bref il arrivera à se constituer un paquetage bien défini, qu'il aura toujours soin de composer dans le même ordre invariable et qu'il connaîtra au point de savoir exactement où prendre, les yeux fermés, tel ou tel objet.

J'insiste sur cette question, qui a sa grosse importance, car le désordre du paquetage entraîne fatalement la perte de quelque bibelot souvent indispensable. Le plaisir du voyage en est compromis. Songez que votre bicyclette chargée de votre paquetage, c'est un peu votre maison roulante.

Mettez-vous en route au jour et à l'heure exacts que vous avez résolus, quelque temps qu'il fasse. Aucun entraînement préparatoire, je le répète, n'est utile; le charme de la bicyclette consiste précisément en ce qu'elle ne change rien à vos habitudes et qu'on y devient très entraîné, simplement en voyageant.

Partez dès le premier jour à l'allure un peu lente qui doit vous être familière (car il ne faut pas prétendre parcourir la Russie, l'Allemagne ou la Suède par exemple à 25 kilomètres à l'heure!). Il est important que vous *adoptiez une allure*.

Adoptez-en une qui soit en rapport avec vos forces; si vous rencontrez une côte trop dure, ne vous fatiguez pas à la monter sur votre machine : montez-la à pied; plus tard, vous en enlèverez sur votre bicyclette de beaucoup plus dures, sans vous en apercevoir!

(*A suivre.*) L. Baudry de Saunier.

Du Turkestan au Kachmir par les Pamirs

M. E. de Poncins

Dû à l'obligeance de M. de Poncins, ce récit a été spécialement écrit par le voyageur pour nos lecteurs de notre chronique « A Travers le Monde ». *Il se recommande de lui-même et nous n'y insisterons pas. Observons cependant que la partie de l'Asie centrale visitée par M. de Poncins est justement celle où vient d'intervenir un arrangement anglo-russe, sur lequel nous aurons occasion de revenir.*

J'ai quitté la France le 11 mars 1893 et me suis rendu par mer à Constantinople et Batoum. Je visitai successivement Tiflis, Bakou, traversai la Caspienne, vis, en passant, Merv et Bokhara, et arrivai à Samarkand à la fin d'avril. C'était en réalité le point de départ du voyage. Mes plans étaient de gagner l'Inde à travers l'Asie centrale en chassant en chemin l'*Ovis Polii* et l'ours des neiges, l'ibex et le markhor, en un mot le rare et beau gibier qui habite les régions si peu connues de cette partie du monde.

CAMP DANS LA VALLÉE DE L'ALAI.
D'après une photographie communiquée par M. de Poncins.

En plus je visiterais des pays que peut-être aucun Français n'avait encore vus, en donnerais la carte aussi exactement qu'il me serait possible de le faire, et récolterais sur la flore, l'altitude, la température, ce qu'il serait possible de collectionner ou d'observer. Grâce à l'inépuisable bienveillance des officiers russes, les Pamirs me furent ouverts, les difficultés inséparables de la formation d'une caravane furent soit évitées, soit heureusement surmontées, et je pus commencer le voyage dans les meilleures conditions.

Tout d'abord de Samarkand je visitai la vallée du Zaravchan et remontai au lac Iskander. Les chemins sont mauvais de ce côté-là, mais les montagnes sont très belles et le lac est une merveille comparable aux plus jolis des lacs de Suisse ou de Savoie. Dans ses environs vivent quelques ibex.

Malheureusement pour moi, la fièvre, rapportée en 1892 du haut Brahmapoutra, m'attendait au lac Iskander; je revins sur le Zaravchan, malade et avec un cheval de moins (il avait rencontré sa destinée dans les ravins du Fan-Daria), puis, franchissant la chaîne qui me séparait encore de la vallée du Syr-Daria, je me trouvai à la fin de mai à Marghelan en Ferghana. Il s'agissait de faire les préparatifs pour le Pamir.

Le 14 juin je quittai Och avec une caravane légère, espérant que les provisions faites pour quatre mois ne seraient pas épuisées avant la fin du voyage, et comptant sur l'herbe des vallées basses pour nourrir les chevaux. J'avais quatre hommes avec moi; l'un d'eux, un maigre Tatar à longue barbe jaune, savait quelques mots de russe, il remplissait les fonctions de cuisinier, interprète et domestique. Naturellement il était mauvais dans chacun de ces rôles et se plaignait tout le temps. Les autres étaient de bons Sartes solides et muets qui ne me comprenaient pas plus que je ne les comprenais. Après avoir essayé de me faire entendre leur langage en criant comme si j'avais été sourd, chose que ne manque jamais de faire un indigène qu'on ne comprend pas, ils se résignaient à employer le langage des gestes. Tout était donc pour le mieux.

Les vertes vallées qui s'étendent d'Och à la passe du Taldyk furent rapidement franchies. Remon-

tant la rivière de Goultcha j'arrivai à la vallée de l'Alaï, le pays chéri des Kirghiz. Deux de ces nomades étaient alors joints à la caravane en qualité de guides. Ils connaissaient le nord des Pamirs et prétendaient me faire trouver des arkars, ou *Ovis Polii*. Ceux-là sont de braves gens, durs à la fatigue, parlant peu, marchant longtemps, habitués aux hauts plateaux, capables d'endurer beaucoup et de manger peu, et surtout doués de cet instinct des animaux et des nomades qui fait que jamais ils ne s'égarent.

Nous traversons alors, du nord au sud, la vallée de l'Alaï, étalant son tapis vert au pied des colossales chaînes du Trans-Alaï qui dressent à plus de 7000 mètres leurs grands sommets du pic Kaufmann et du Gouroumdou, puis à la passe du Kysyl-Art, entre ces deux montagnes, on entre aux Pamirs. Désormais le bas des vallées sera à une altitude de plus de 4000 mètres. C'est le désert silencieux, les grands plateaux gris sur lesquels le vent court sans bruit, et que bordent de tous côtés des arêtes neigeuses. Rien ne peut donner une idée de l'impression produite par le premier regard sur ce pays à nul autre pareil, sur ces déserts glacés, desséchés, baignés de lumière, qui semblent par excellence un pays mort et le pays de la mort. Les montagnes blanches s'étagent à l'infini vers le sud, et derrière toutes ces chaînes il y en a encore bien d'autres avant les plaines de l'Inde. Il faudra avancer doucement, patiemment, suivre vallée après vallée, franchir les passes les unes après les autres, et après des semaines on atteindra le but.

LA CARAVANE DANS LES PASSAGES DIFFICILES.
D'après une photographie communiquée par M. de Poncins.

Avant d'arriver au grand Kara Koul je passais quelques jours à chasser les arkars à l'ouest. Ce côté avait été peu exploré et m'intéressait. Campé d'abord sur la Kara Djilga, un des affluents du lac, je parcourus les vallées des environs, poussai jusqu'aux grands glaciers qui descendent du pic Kaufmann et donnent naissance à la rivière, et tuai mes premiers arkars. Ensuite, ayant gagné l'Ak Djilga, autre affluent du lac, je franchis un gros massif montagneux qui domine le Kara Koul à l'ouest et fis halte sur ses bords. Les massifs parcourus sont en général granitiques, quelques montagnes sont escarpées et les vallées sont de larges plaines caillouteuses dans lesquelles pousse parfois un peu d'herbe contre l'eau. Alimentées exclusivement par la fonte des neiges, leurs rivières aux eaux grises augmentent le soir et diminuent le matin alors que le froid de la nuit a successivement gelé les petits ruisseaux. Le froid est souvent un peu pénible, mais pendant le jour le soleil est chaud. La difficulté de respirer qui au début s'était fait sentir pour les hommes comme pour les chevaux, ne nous gênait plus autant : les effets de l'acclimatation se faisaient sentir, et les nuits passées à une altitude analogue à celle du sommet du Mont-Blanc n'étaient plus des nuits sans sommeil.

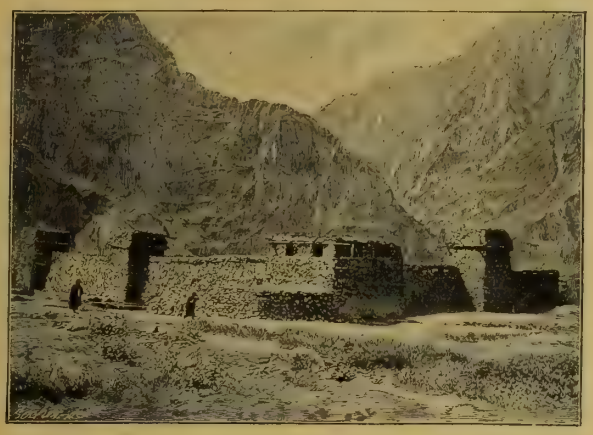
Du Kara Koul par la haute passe d'Ak Baïtal on arrive au versant de l'Ak Sou. En chemin, je visite une vallée à l'ouest, puis reconnais le lac Chor Koul et le Rang Koul.

Sur l'Ak Sou je fais halte, mon domestique ne peut aller plus loin, car la vie des hauts plateaux est trop rude pour lui. Mes Kirghiz aussi vont m'abandonner; heureusement les aimables officiers de la forteresse russe de Chadjam m'aident à remplacer les vides faits dans la caravane par un mois de route. Un Tadjik remplace le Tatar, un nouveau Kirghiz me guidera et nous continuons à l'ouest dans la vallée de l'Alitchour jusqu'à une région de lacs en amont du Yachil Koul. La route oblique ensuite au sud, et, arrivé à la rivière Pamir, je reviens dans l'est vers le lac Zor Koul ou lac du grand Pamir que les Anglais ont baptisé du nom de *Victoria*. C'est un bel endroit que celui-là avec les grandes chaînes blanches qui se reflètent dans les eaux du lac; malheureusement la tempête de neige nous arrête six jours à une altitude de 4700 mètres, six jours pendant lesquels le vent menace d'arracher les tentes; le froid est très vif, et l'impossibilité de faire du feu pendant cinq jours complique encore les choses. Enfin on peut se remettre en route pour le sud, franchir la passe Bendersky et voir le lac Tchakmaktyn, où l'Ak Sou prend sa source.

Il s'agissait alors de franchir la grande chaîne de l'Hindou Kouch. Une première tentative en amont de la Baï Kara est arrêtée par les neiges à une altitude de 5960 mètres. Il faut rebrousser chemin, remonter l'Oxus jusqu'à ses sources, puis, par la passe de Wakdjir, on arrive au Pamir Tagdoumbach. Une tentative pour pénétrer au pays des Kondjoutes par la passe de Kilik à 5400 mètres réussit. C'en est fini des grands plateaux faciles et des larges vallées des Pamirs. On entre dans le bassin de l'océan Indien, et les montagnes aux longues courbes font place aux rochers les plus escarpés. Les chemins sont difficiles, on avance avec peine dans des éboulis de gros blocs de pierres pour arriver à un point où les chevaux ne peuvent aller plus loin. Pour la première fois depuis des semaines, le camp est en dessous de 4000 mètres et le feu se fait avec du bois et non plus avec des racines d'herbes ou des laissées de yaks. Pour continuer en aval il faut lancer tous les chevaux à la nage et passer les bagages à la corde dans une paroi de rochers difficiles. Pendant que nous sommes occupés à ce travail, le guide kirghiz Ala Baï, le plus courageux et le plus fidèle des hommes que j'aie jamais rencontrés, est allé au village kondjoute de Misgar et il en ramène tous les habitants, 12 hommes à cheveux luisants, qui aident à arriver à leur village. Désormais on est en contact avec des hommes; mais les difficultés de pousser plus au sud se manifestent.

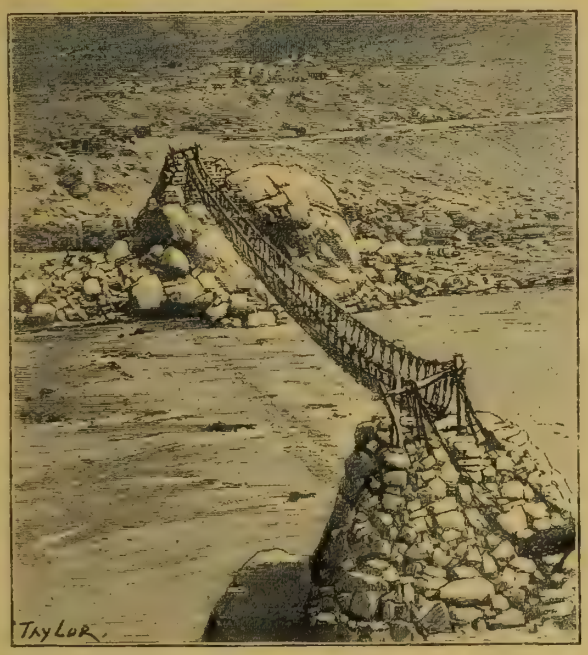
Il faut une permission spéciale des Anglais pour

pénétrer dans ce lointain territoire qu'ils viennent seulement de prendre sous leur domination. Je n'en ai pas. Au Turkestan avant le départ j'ai écrit à lord Lansdowne, alors vice-roi des Indes, que j'avais eu l'honneur de connaître après un voyage aux Indes, pour solliciter l'autorisation de franchir la frontière. Mais, incapable de dire par quel point précis je pourrais arriver et n'ayant pas le temps d'attendre la réponse, je me mis en route, confiant dans son inépuisable bienveillance et décidé à aller jusqu'au premier poste anglais, où je serais fixé sur la possibilité de continuer le voyage.



LE FORT DE CHALT.
D'après une photographie communiquée par M. de Poncins.

Ce poste, me dit-on à Misgar, est à sept journées de marche. Devant le refus absolu des indigènes de me laisser continuer plus loin, il faut se résigner à y envoyer un courrier et attendre sur place la réponse. Me laissera-t-on passer? Si oui, c'est le succès du voyage assuré. Sinon, il faudra faire le tour par le Karakoroum, ce qui est très long et trop connu pour être aussi intéressant que ce pays-ci. J'arrive bientôt cependant à décider les indigènes à me laisser continuer. Comme les passages en aval sont très difficiles à cette époque où la rivière est gonflée par la fonte des neiges, il faut abandonner les chevaux et la caravane pour aller seul à pied. Les Kondjoutes veulent bien venir avec moi et porteront quelques bagages. Mais douze hommes ne peuvent pas tout transporter. J'abandonne tout mon matériel de camp, mes chevaux, vêtements et provisions, et ne conserve que les choses les plus précieuses : trophées de chasse, appareils à photographie, carabines, cartes et notes. Les têtes d'*Ovis Polii* sont si lourdes que des charges restent encore sans porteurs. Une récompense est promise pour chaque charge qui sera apportée à Hanza chez l'officier anglais et je me mets en route. Je porte moi-même cinq livres de farine et une demi-livre de chocolat, ce sera ma nourriture jusqu'à l'arrivée; les nuits se passeront à la belle étoile.



PONT DE LIANES.
D'après une photographie communiquée par M. de Poncins.

En aval de Misgar on franchit la rivière sur un pont de lianes, fragile et vertigineux, le premier spécimen de son genre. Il faut ensuite longer la rivière dans des parois de rochers difficiles, et passer ses affluents sur d'autres ponts de lianes. La vallée, peu habitée, est très sauvage et pittoresque; les montagnes qui s'élèvent au-dessus d'elle à des altitudes de 7 000 et 8 000 mètres sont bien plus escarpées qu'aucune de celles que j'aie jamais vues.

Enfin, après quatre jours de marches forcées, j'arrivai à Hanza, la capitale du pays kondjoute. J'étais très fatigué, mais l'accueil que le lieutenant B. E. M. Gurdon m'y réservait devait bientôt me remettre. Jamais je n'oublierai ce qu'il a fait pour moi, lui et ses amis Bruce et Cockerill. Dix ou quinze jours après, le courrier envoyé à Gilghit rapportait la permission de continuer sur le Kachmir.

Grâce aux officiers anglais, une petite caravane avait été reformée, et comme ils m'avaient prêté le nécessaire j'en profitai pour pousser une reconnaissance dans une vallée où je tuai quatre ours et un ibex.

A la fin d'août j'étais à Gilghit. Le capitaine W. Stewart m'y attendait pour m'offrir l'hospitalité la plus cordiale et m'apprendre que lord Lansdowne avait non seulement autorisé mon passage, mais encore recommandé qu'on fît pour moi tout ce qu'on pourrait.

De là à Astor il n'y a que peu de jours de marche. C'est le pays des markhors. Une expédition dans les hautes vallées de la boucle de l'Indus permet d'en ajouter trois belles têtes à ma collection de trophées, et le voyage touche à son terme. Par les vertes vallées de Gouraisse (Gurais), au sud de la passe de Burzil, on arrive à une crête gazonnée dominant des montagnes couvertes de forêts au pied desquelles s'étend la plaine du Kachmir. C'est là la passe de Radjiangaou, la seizième et dernière grande passe de mon itinéraire. Tout autour de l'horizon s'aperçoivent des montagnes blanches. Il faut dire adieu à toutes ces splendeurs sauvages au milieu desquelles j'ai vécu cinq mois, descendre du lac Woular et prendre les bateaux qui mèneront en vingt-quatre heures à Srinagar, la capitale du Kachmir. Là je rejoins mon itinéraire de l'année précédente et au mois d'octobre j'entre dans l'Inde.

Mes plans s'étaient heureusement exécutés : j'avais pu visiter des parties peu connues des Pamirs,

en dresser la carte, récolter des plantes, des notes, des observations de températures et d'altitudes, traverser ce pays des Kondjoutes d'un bout à l'autre, faire plus de 200 photographies le long du chemin et rapporter les têtes ou les peaux de plus de 30 spécimens d'*Ovis Polii*, ibex, ours, markhors et panthère des neiges. Si j'ai pu faire cela, c'est plus aux autres qu'à moi-même que je le dois. C'est d'abord aux officiers russes qui m'ont ouvert les portes des Pamirs, puis aux officiers anglais qui m'ont ouvert celles de l'Inde. Les uns, par leur amabilité et la peine qu'ils ont prise, m'ont mis à même de faire le voyage; les autres m'ont permis de le terminer. Le général Medinsky et le colonel Yonoff ont fait pour le Français qui passait tout ce qu'il était possible de faire : leurs conseils et leur appui, leurs lettres de recommandation aplanissaient toutes les difficultés.

Quant aux Anglais, ils m'ont reçu, habillé, car je n'avais plus que des vêtements en lambeaux, logé, car je n'avais plus de tente, et nourri alors que j'étais à moitié mort de faim. Ils ont partagé avec moi les provisions et les ressources qui suffisaient à peine à eux-mêmes dans ces lointains districts à près de deux mois de marche de leurs points de ravitaillement de l'Inde. La reconnaissance que je dois aux autorités supérieures qui m'ont permis de faire le voyage et aux officiers qui m'ont aidé dans l'exécution de mes projets est certainement le plus cher des souvenirs que j'en aie rapporté.

Slatin-Bey

Son évasion d'Omdourman

Le 19 mars est arrivé au Caire un fugitif échappé des mains des Derviches, Slatin Bey.

Rodolphe Slatin est Autrichien de naissance. Il est aujourd'hui dans sa 39e année. Après un premier séjour en Égypte, il y revint en 1879 et depuis ne quitta plus la terre d'Afrique. Il était devenu, sous les ordres de Gordon-Pacha, gouverneur du Darfour et avait fait profession de foi musulmane.

En 1883, il combattit avec le plus grand courage contre les Mahdistes, mais, forcé de se rendre, il fut envoyé à Omdourman. C'est de là qu'il vient de s'enfuir, comme le P. Rossignoli, dont nous avons conté l'évasion.

Depuis le mois de juillet dernier, Slatin se préparait les moyens de fuir. Plusieurs tentatives précédentes avaient échoué sans le décourager, malgré les rigueurs passagères qu'elles avaient motivées. Par l'intermédiaire d'un marchand soudanais il avait pu communiquer avec le major Wingate, chef du service des renseignements anglo-égyptiens, et celui-ci, de concert avec le consul général d'Autriche, avait fait un arrangement avec ce marchand.

Dans les derniers temps, Slatin était devenu en quelque sorte un garde du corps du khalife. Le 20 février dernier, étant dans la mosquée, un individu lui glissa à voix basse les indications nécessaires. Dans la nuit, Slatin gagna le lieu de rendez-vous et y trouva deux Arabes et des chameaux.

SLATIN EN COSTUME SOUDANAIS.
D'après le « Daily Graphic ».

Ils partirent, et en vingt-quatre heures ils firent une course de 130 milles, plus de 200 kilomètres. Leurs montures s'en trouvèrent fourbues, et pendant le temps que les guides employèrent pour en trouver d'autres, durant six longs jours, Slatin resta caché sur des hauteurs, loin de la route.

Pour dépister les gens lancés à leur poursuite, les fugitifs traversèrent le Nil, le cou des chameaux soutenu sur une outre gonflée d'air.

Entre Berber et Abou-Hamed ils faillirent tomber dans une troupe de partisans qui les cherchait et ils retraversèrent le fleuve. La route leur devenait de plus en plus périlleuse. Les deux guides se firent remplacer par un autre, et avec celui-ci Slatin put enfin atteindre Assouan, où il se trouva enfin hors de danger.

Reçu depuis par le khédive, il a été élevé au rang de Pacha. En quittant Omdourman, il avait adressé une lettre au khalife. Un certain nombre d'Européens, une quarantaine, dit-on, sont encore captifs là-bas. Slatin, en s'éloignant, ne voulut pas les compromettre et déclara par cette lettre que ses compagnons ignoraient complètement son dessein. Espérons que cette précaution n'aura pas été inutile.

SLATIN TRAVERSANT LE NIL.
D'après le « Daily Graphic ».

Oxford et Cambridge

Course annuelle

Le samedi 30 mars a eu lieu la 52e course annuelle entre les barques des Universités rivales de Cambridge et d'Oxford.

Cette course est pour les Anglais, pour les habitants de Londres surtout, une véritable solennité, attendue avec impatience. Le télégraphe annonce le résultat aux colonies les plus lointaines, et, l'an passé, l'empereur d'Allemagne envoya aux vainqueurs une dépêche de félicitations.

L'ÉQUIPE DE CAMBRIDGE.
D'après le « Daily Graphic »

L'équipe d'Oxford a pour couleur le bleu foncé, celle de Cambridge le bleu clair. Le jour de la course, ces deux nuances dominent dans la foule : rubans, cravates, toilettes féminines décèlent les préférences de ceux qui les arborent. Tel a fait choix du bleu foncé dans la conviction qu'Oxford sera vainqueur. Tel autre, fidèle au souvenir de ses jeunes années, porte, malgré les pronostics défavorables, le bleu ciel de Cambridge.

Le long de la Tamise, depuis le pont de Putney jusqu'au point d'arrivée, la rive est couverte de monde. Les cabs, les omnibus, les trains spéciaux ont amené une foule immense, bravant cette année le mauvais temps. Deux bateaux à vapeur portant les représentants de chaque Université, un autre destiné à la Presse, sont sous pression, prêts à suivre la course. De la sorte pas un mouvement des rameurs ne sera perdu. Instant par instant on suivra les péripéties de la lutte et l'on saura exactement combien chaque équipage aura donné de coups d'aviron à la minute.

L'ENTRAINEMENT.
D'après l'« Illustrated London News ».

Longtemps avant la course, le public est journellement tenu au courant du travail des « Bleus », comme on les appelle. Après s'être exercées sur leurs rivières respectives, les équipes viennent, trois semaines d'avance, ramer sur la Tamise pour s'habituer au parcours.

Le 11 mars les rameurs d'Oxford étaient venus s'installer à Putney, suivis de près par ceux de Cambridge. Quotidiennement on les voyait, à des heures fixées d'avance, procéder à leurs exercices d'entraînement; tantôt c'était une course de longue haleine, tantôt une série de départs, suivis d'une course à toute vitesse, sur un petit espace, quelquefois en luttant contre une barque montée par des camarades. Le 28 mars les deux rameurs suppléants, celui d'Oxford et celui de Cambridge, coururent un match, à deux avirons de couple, qui fut gagné par le représentant d'Oxford.

Pendant cette période, l'entraîneur est roi absolu et règle non seulement les heures et la durée des exercices, mais la composition des repas et le temps du repos. Ce personnage autoritaire est choisi parmi les plus expérimentés; cette année les deux entraîneurs avaient l'un et l'autre ramé cinq fois dans les barques des Universités. La question du poids est une des plus importantes, et dans la dernière semaine on voit tel et tel rameur perdre de 1 à 2 kilogrammes. Les plus lourds sont placés au milieu du bateau. Les barreurs, formant un poids mort, doivent être aussi légers que possible, et celui d'Oxford ne pesait guère plus de 51 kilogrammes. Cette année la différence du poids total des deux équipes était insignifiante, de quelques livres à peine.

De l'avis des juges compétents, Oxford avait, dès le début, toutes les chances de son côté. On sait que l'équipe se compose de huit rameurs et d'un barreur. Sur les huit d'Oxford, six avaient déjà couru et gagné l'année dernière, et le chef de nage, M. C. M. Pitman, est « un des meilleurs des temps modernes ».

Cambridge, au contraire, réunissait huit rameurs nouveaux, qui avaient été plus ou moins éprouvés par

l'influenza et dont les exercices sur le Cam avaient été arrêtés douze jours par les gelées. Cependant, admirablement enlevé par son chef de nage, M. D. A. Wanchope, cet équipage a lutté avec grand honneur contre son rival, un des plus redoutables qu'il y ait eu depuis longtemps.

C'est à 4 h. 8 minutes du soir que fut donné le signal de la course, au pont de Putney. L'arrivée était fixée à Mortlake, à 4 milles 1/4 en amont, soit environ 7 kilomètres. La pluie avait cessé et le soleil venait enfin de percer les nuages.

Les rames de la barque de Cambridge frappèrent l'eau les premières. Au début Cambridge prit une très légère avance. Mais Oxford le dépassa bientôt et garda l'avance pendant tout le reste du trajet. Vers le milieu, par un effort vigoureux, les Bleus clairs regagnèrent un peu du terrain perdu, mais en vain. Sans se laisser décourager ils suivirent de près, en position de profiter de la moindre faute qu'auraient pu commettre leurs adversaires. Malgré leur énergie, la barque d'Oxford arriva première de deux longueurs un quart.

La distance avait été parcourue en 20 minutes 50 secondes. Le nombre de coups d'aviron par minute avait varié de 31 à 40, selon les phases de la lutte. Oxford s'était fait remarquer, comme l'an passé, par la solidité de son style, la longueur et la belle cadence de son coup de rame. Cette victoire est la 29e depuis la fondation de la course en 1829. Depuis 1890, Cambridge, qui compte vingt-deux victoires, a été constamment battue, mais son équipe nouvelle promet une lutte intéressante pour 1896.

Une seule fois, en 1877, les deux barques sont arrivées de front, bien qu'un des rameurs d'Oxford ait eu son aviron endommagé. C'est en 1893 que la distance fut parcourue dans le minimum de temps : 18 minutes 47 secondes.

C'est depuis 1857 que l'on a adopté le type actuel des barques à huit rameurs, perfectionné d'année en année. Pour la dernière course, la barque neuve d'Oxford, en cèdre du Honduras, mesurait 18 m. 78 de longueur, sur une largeur de 68 centimètres vers le milieu et une profondeur de 23 centimètres. Celle de Cambridge, plus longue de 22 centimètres, avait, pour le reste, à peu près les mêmes dimensions. Quant aux avirons, en sapin de Québec, ils atteignent la taille respectable de 3 m. 76.

Comme le veut la tradition, les deux équipes ont dîné ensemble le soir, et un des anciens champions de Cambridge, lord Macnaghten, a présidé cette réunion.

Après quoi il n'est plus resté qu'à épiloguer sur le détail de la course et aussi à payer les paris perdus, soit en belles et bonnes livres sterling pour les parieurs forcenés, soit, plus modestement, en chapeaux de soie, pari étrange mais fréquent entre gentlemen, ou en paires de gants lorsque c'est envers les dames que l'on doit s'acquitter.

En Égypte

Autour des pyramides de Licht

Un égyptologue de la mission française au Caire, M. Gautier, assisté d'un jeune Suisse, M. Jequier, a entrepris au commencement de décembre 1894 des fouilles à Licht, aux alentours des pyramides de cette localité. Celles-ci n'ont pas été encore explorées, bien que M. Maspero ait fait autrefois une tentative pour y pénétrer. D'ailleurs le service des antiquités s'est réservé le droit de chercher à entrer dans ces pyramides. Les chambres de l'une d'elles, celle du sud, sont remplies d'eau, ce qui complique les difficultés.

MM. Gautier et Jequier n'ont été autorisés à travailler qu'aux environs, et sous cette condition que M. Gautier, qui entreprend les fouilles à ses frais, donnerait tout ce qu'il trouverait au musée de Gizeh.

Les recherches désintéressées de MM. Gautier et Jéquier ont eu déjà des résultats remarquables.

Près des ruines d'une chapelle funéraire, dans une cachette, les deux archéologues ont trouvé une série de dix statues, d'environ 1 m. 80 de hauteur, d'un travail achevé et de très fine exécution. Ces statues sont toutes à l'effigie du deuxième pharaon de la XIIe dynastie, Ousertesen Ier.

Au même endroit ils ont découvert une table d'offrandes en granit gris, portant le cartouche de ce même Ousertesen Ier. Une procession des nomes égyptiens portant leurs offrandes au souverain défunt, y est figurée.

D'autres tables analogues, mais moins grandes, un certain nombre de fragments portent aussi le nom d'Ousertesen. Il est donc légitime de supposer que la pyramide sud de Licht, près de laquelle ont été trouvés ces divers objets, aurait été construite par ce pharaon.

Ces premiers succès sont pour MM. Gautier et Jequier la plus précieuse des récompenses et le meilleur des encouragements.

Enfants chinois

On a souvent parlé avec émotion du malheureux sort des enfants chinois, et sans doute avec raison, surtout lorsqu'il s'agit des classes pauvres. Mais voici qu'un correspondant du *Pall Mall Budget* nous parle sur un ton assez différent des bébés du Céleste Empire.

D'abord l'enfant est fort bien accueilli à sa naissance, surtout si c'est un garçon — préjugé qui n'est pas absolument particulier au pays. — Le père est flatté d'avoir un héritier pour prendre soin des céré-

monies rituelles auxquelles il aura droit lorsqu'il sera passé au rang d'ancêtre. La femme trouve dans sa maternité une confirmation solennelle du mariage, et se voit assurée de garder dans la maison une place honorable.

Jusqu'à l'âge de seize ans l'enfant est sous la protection d'une divinité appelée « Mère », à laquelle ses parents offrent force présents à certaines époques consacrées et à certains anniversaires.

La date de la naissance est inscrite sur un long morceau de papier écarlate. L'enfant âgé de trois jours est présenté à l'image de cette déesse « Mère », avec une offrande de mets, de vin, de fleurs, de petits cierges et de bâtonnets parfumés. Même cérémonie à l'âge de deux semaines.

Un mois après la naissance, la tête du jeune Chinois est solennellement rasée, et c'est à ce moment en général que l'enfant reçoit ses noms, dont le nombre varie de deux à quatre. A cette occasion ses père et mère donnent un festin à leurs parents et amis, et des cadeaux sont échangés entre les invités et leurs hôtes. A quatre mois, à un an, des cérémonies analogues ont lieu, toujours accompagnées de dons variés et de repas dont la meilleure part est réservée aux hommes.

Les petits Célestes sont, paraît-il, assez semblables à tous les bébés du monde, mais un peu plus intelligents que la plupart, et, chose appréciable, plus obéissants. Au surplus ils aiment à rire, s'amuser et avoir des joujoux comme les autres, mais ils ont, d'instinct, la passion du jeu, si terriblement développée chez leurs parents.

Comme dans nos pays, ceux qui sont de famille aisée ont des vêtements de soie, de satin, de brocart, des ornements de fourrure, avec cette différence que leur costume reproduit, en petit, celui de leurs parents. Quant aux enfants des pauvres, ils portent des loques, mais des loques arrivées au suprême degré de la décrépitude, devenues, paraît-il, de simples ficelles, excellentes sans doute pour se rouler au soleil, mais aussi pour grelotter l'hiver.

En revanche, riches et pauvres possèdent, presque tous, un cerf-volant, et, tous, ils ont un éventail, et toujours ils en auront un. C'est avec un éventail multicolore que les amuse leur nourrice. Celle-ci les porte sur son dos, liés dans une sorte de foulard, et les filles, lorsque leurs pieds sont enserrés dans les bandelettes, sont forcées d'user longtemps de ce mode de locomotion.

L'éducation commence par une étude approfondie de la politesse et des formules variées que l'étiquette ordonne d'employer selon le rang de la personne à laquelle on s'adresse. A partir de dix ans les filles sont séparées des garçons, même si les études se poursuivent à la maison.

Si les parents envoient leur fils à l'école, celui-ci prend un nom spécial qui le désignera pendant cette période de son existence. Son premier devoir est de présenter à Confucius une sorte d'offrande. Après quoi il s'adonnera aux différentes études qui, d'examen en examen, pourront, comme en Europe, le mener aux fonctions administratives.

Quant à ceux qui n'ont pas les moyens d'attendre et pour lesquels la lutte pour la vie commence dès l'enfance, ils se tirent d'affaire comme ils peuvent, avec l'ingéniosité particulière à cette race. Les talents culinaires sont innés chez eux, et le correspondant du *Pall Mall Budget* a souvenir de certains dîners délicieux cuisinés par une jeune Chinoise de douze ans.

Il nous cite aussi certain gamin qui faisait vivre son grand-père, aveugle et infirme, par une industrie singulière. Il faisait couver et éclore au soleil, avec toutes sortes de soins, des œufs de canard, et tous les gens des environs lui avaient donné leur pratique. C'était en Corée. Au milieu de la tourmente de guerre qui a traversé le pays, que sera devenu ce pauvre petit éleveur, si patient et si ingénieux?

J.-L. de Lanessan, ancien gouverneur général de l'Indo-Chine. — *La Colonisation française en Indo-Chine.* (Une carte.) Paris, Alcan, 1895, in-12, 360 pp. 3 fr. 50.

Certes M. de Lanessan n'a pas perdu de temps depuis son retour de l'Indo-Chine, pour nous exposer les résultats de son administration. On aurait pu craindre que son livre portât des traces de hâte, ou qu'il insistât avec quelque amertume ou tout au moins avec une certaine partialité sur les derniers événements politiques. Il n'en est rien. Nous avons affaire ici à une étude sincère et sereine, à un exposé véridique, ou qui présente du moins toutes les marques de la véracité.

M. de Lanessan était parti pour l'Indo-Chine en 1891, muni de pouvoirs assez étendus par la nouvelle charte constitutionnelle du 21 avril 1891, pour pouvoir se soustraire à la tyrannie des bureaux de la métropole, et travailler plus librement au développement du pays.

Il montre les bienfaits de ce régime de liberté. La situation financière, si mauvaise en 1891 que M. Bideau pouvait la caractériser par ce mot : « C'est un Langson financier », s'est beaucoup améliorée, et cela grâce à la réduction du personnel européen, sauf en Cochinchine, colonie proprement dite, où le budget des recettes, énorme pourtant, 35 millions, est tout entier dévoré par les gages des fonctionnaires.

Dans l'Annam, le Tonkin, le Cambodge, tous pays de protectorat, M. de Lanessan s'est efforcé d'utiliser les fonctionnaires et les coutumes administratives des indigènes. « Si, dit-il, on restait fidèle à cette politique, on pourrait se tenir bien des années encore dans les limites actuelles du personnel européen, et consacrer l'excès des recettes aux travaux d'utilité publique. » (P. 149.)

« Il faut donc se hâter pour soustraire le Tonkin au sort de la Cochinchine, de le lancer dans les grands travaux. Une fois ses finances engagées dans la construction des chemins de fer, on ne pourra pas gaspiller ses revenus en personnel inutile. »

L'auteur insiste, à nos yeux fort justement, sur la nécessité de libérer l'Indo-Chine de la tutelle stérilisante de la métropole ; il cite, au sujet des excès de la bureaucratie, des exemples typiques comme celui de l'hôpital d'Hanoï, au sujet duquel se querellaient depuis cinq ans, en 1891, les chefs du service de santé et du service de l'artillerie. Ils n'étaient pas d'accord sur le lieu où il conviendrait de le bâtir. Et pendant qu'on transmettait leurs arguments à Paris, et qu'on attendait la réponse, les malades languissaient dans des magasins à riz, misérables paillotes, délabrées et infectes. Sur l'énergique intervention du résident général, le lieu fut choisi un mois après son arrivée, et l'on inaugurait l'hôpital le 22 décembre 1894.

On voit par ces quelques faits précis ce qu'un tel livre peut avoir d'intéressant. Il faut surtout mentionner l'histoire de la pacification de l'Indo-Chine, dont l'œuvre, si elle n'est pas absolument achevée, est du moins très avancée, les chapitres sur la situation du commerce, de l'agriculture, et sur l'état des grands travaux militaires et civils (digues, routes, chemins de fer, télégraphes, canaux). Il appelle l'attention sur les desiderata que comblera l'avenir, et indique les voies de communication nécessaires, surtout les voies ferrées qu'il convient de construire immédiatement.

Bref, on reste persuadé, après la lecture de l'ouvrage, que nul, plus que l'ancien gouverneur de l'Indo-Chine, n'était capable de faire l'histoire de sa propre administration. On le quitte rassuré, comme par les témoignages véridiques de tous ceux qui la visitent, sur l'avenir de notre Empire Indo-Chinois.

Les Grands Voyages à Bicyclette

IV. — Nourriture et Hygiène

Une règle d'hygiène essentielle est d'adopter dès le début une distance fixe, à fournir chaque jour. J'ai dit précédemment que 50 kilomètres, qui représentent 4 heures de marche environ, étaient d'une bonne moyenne; il est certain que, selon les pays, selon le terrain et les individus, cette distance sera allongée ou diminuée. Quelques grands touristes prétendent que, la journée étant de 24 heures, soit 3 fois 8 heures, il faut consacrer 8 heures à rouler, 8 heures à manger, se promener et voir, et 8 heures à dormir. Huit heures, au train très faible de 10 kilomètres à l'heure, arrêts compris et côtes, donnent un total quotidien de 80 kilomètres. Je cite ces chiffres pour montrer avec quelle facilité et quelle économie de transport on parvient à fournir des étapes considérables en visitant les pays dans leurs moindres détails.

Je recommanderai ici bien expressément aux touristes de ne pas s'accoutumer à toutes les drogues de kola, coca, et autres, dont ils voient l'annonce dans les journaux. Ces préparations sont excellentes quand on les prend à titre *exceptionnel* seulement. Ayez donc un flacon de kola dans votre paquetage, mais n'en buvez que dans les cas désespérés : la kola est un antidéperditeur de forces, elle vous permettra d'atteindre coûte que coûte la fin de l'étape. Ne buvez pas de kola le soir : la kola est somnifuge et vous avez autant besoin de sommeil que de nourriture.

Enfin le touriste connaîtra, par les renseignements préliminaires qu'il aura dû prendre, nous l'avons vu, les règlements de voirie de chaque pays qu'il va traverser. Il saura par exemple qu'en Angleterre les voitures se croisent à gauche, alors qu'en France elles se croisent à droite. Il se conformera à ces usages ainsi qu'aux règlements spéciaux sur la circulation des cycles, s'il en existe (grelot, lanterne, etc.).

Dès son arrivée à l'hôtel ou à l'auberge, le voyageur s'occupera avant toute chose de sa monture. Où la loger pour la nuit? Si l'établissement ne vous inspire qu'une confiance médiocre, si surtout vous êtes dans un pays où une réparation serait à peu près impossible et où, par conséquent, le moindre accident de machine deviendrait un désastre, n'hésitez pas : placez votre bicyclette dans votre chambre. Il y a là évidemment une question de tact, et je ne conseille pas pareille méfiance dans tous les établissements étrangers; mais, en général, la malveillance est plus à redouter encore que le vol, et deux prudences valent mieux qu'une.

Dans tous les cas, vous enchaînerez votre machine dans une remise isolée et vous monterez dans votre chambre les deux paniers d'osier qui doivent constituer tout votre paquetage. Une fois dans votre chambre, vous vous déshabillerez complètement et vous passerez *rapidement* sur tout le corps une éponge imbibée d'eau froide. Vous vous revêtirez aussitôt de flanelle et de laine sèches et ferez brosser et sécher celles que vous venez de quitter.

Pour la nourriture, mangez surtout ce qui vous plaît et comme il vous plaît. Il n'y a rien à changer à vos habitudes parce que vous êtes cycliste. Il n'y a entre vous et un voyageur venu en chemin de fer ou en voiture d'autre différence que votre plus bel appétit et votre meilleure humeur! Les viandes grillées ou rôties sont cependant préférables à toutes les autres pour le voyageur qui fait une grande dépense musculaire. Les légumes verts sont plus recommandables aussi que les légumes secs ou conservés. *Un peu* de tabac, *un peu* d'alcool même ne sont pas interdits, bien au contraire.

Pour la boisson, méfiez-vous de l'eau. Si elle est de bonne qualité, l'eau est peut-être la meilleure boisson pour le touriste et l'homme de sport; mais si elle vous inspire le moindre doute, demandez de l'eau minérale, et, s'il n'en existe pas dans l'auberge où vous vous trouvez, buvez du vin, ou bien faites bouillir un litre d'eau pendant un quart d'heure et buvez chaud. L'eau est la partie de l'alimentation qu'il faut, en général, le plus surveiller.

Vous vous coucherez toujours de bonne heure, mais cependant ni trop tôt ni trop tard pour que la durée de votre sommeil ne dépasse pas huit heures. Rappelez-vous que vous perdez des forces, loin d'en gagner, à rester longtemps dans votre lit. Ayez soin d'allonger vos membres, afin d'éviter les crampes et de donner à vos muscles tout le repos utile. Evitez surtout la grasse matinée.

En temps chaud, couchez-vous à 9 heures et levez-vous à 5; pédalez pendant que le soleil n'est pas encore trop ardent; faites une sieste de 10 heures à 4 heures et remontez à bicyclette de 4 à 6 environ. En temps froid, couchez-vous à 10 h. 1/2 et levez vous vers 7 heures; pédalez à votre guise. Dès que vous êtes levé, vous devez répéter l'ablution générale que j'ai signalée plus haut, toujours avec de l'eau *froide*. Vous vous habillez, vous refaites votre paquetage dans l'ordre *immuable* que vous avez décidé, et vous prenez un repas assez substantiel avant de repartir : que vous ayez faim ou non, il faut éviter de s'embarquer l'estomac vide, sans charbon!

Vous visiterez en détail votre bicyclette; c'est l'affaire de dix minutes que cette inspection rapide des écrous, de la chaîne, du réglage des roues; elle est indispensable, car elle peut éviter que, dix kilomètres plus loin, en rase campagne, la machine refuse le service. Vous n'enlèverez pas la poussière qui la couvre; ce serait un fastidieux et inutile travail que de nettoyer à fond votre bicyclette tous les matins. Vous lui donnerez seulement chaque jour *un peu* d'huile; c'est la seule ration que vous demande ce merveilleux petit cheval.

Si, par un hasard que je ne vous souhaite pas, vous étiez forcé, hélas! de coucher à la belle étoile (n'est-ce pas l'imprévu souvent qui fait le meilleur charme de ces grands voyages?), le plus dangereux ennemi que vous auriez à redouter, même pendant la plus chaude nuit d'été, est le refroidissement. Une des parties du corps les plus sensibles au froid chez le vélocipédiste est l'articulation des genoux et des pieds. Ayez donc soin d'envelopper toujours vos jambes d'une étoffe chaude si vous dormez en plein air. Le refroidissement peut amener une difficulté d'articulation, quelquefois un léger épanchement de synovie.

Tels sont les quelques trop rapides conseils que j'ai à donner aux personnes assez artistes et assez libres de leur temps pour excursionner à bicyclette dans les pays étrangers.

Les conditions de leur voyage varieront évidemment à l'infini, avec leur caractère propre, avec aussi la contrée qu'elles ont décidé d'explorer. Un voyage en Hollande, aux routes admirables comme sol et même comme paysages, ne se fera certainement pas avec autant de difficultés, d'incidents et d'aventures pittoresques qu'un voyage en Crimée ou en Asie Mineure. L'esprit d'initiative de chacun, ses « facultés de tourisme » plus ou moins développées, lui dicteront la conduite à tenir et les dispositions à prendre selon les cas. La diplomatie et l'énergie sont parfois continuellement sur le qui-vive pendant ces longs voyages à bicyclette. Un grand explorateur cycliste, Heinrich, qui a traversé la Mongolie et la Chine sur sa bicyclette, écrit avec enthousiasme que sa plus grande joie jusqu'ici a été d'échapper à quelque gendarme jaune et à s'enfuir dans des régions où, pendant des semaines, il n'avait pour rouler que le sentier tracé et tassé dans le sable par les animaux. Sur quel yacht, dans quel chemin de fer aurait-il rapporté les prodigieux souvenirs de voyage dont il a fait provision sur les deux petites roues de sa bicyclette?

L. Baudry de Saunier.

Le Voyageur Italien Elio Modigliani

aux Iles Mentawei

A notre prière, M. le professeur Attilio Mori, de l'Institut militaire de Florence, a bien voulu nous communiquer de fort précieux renseignements sur les voyages de son savant ami M. le docteur Elio Modigliani, *et principalement sur sa dernière exploration aux îles presque inconnues de Mentawei. Très reconnaissants à M. Attilio Mori, nous croyons ne pouvoir mieux faire que de faire passer en notre langue la plus grande partie de son propre récit.*

Cliché Almari à Florence

D' ELIO MODIGLIANI.

L'archipel des îles Mentawei est situé dans l'océan Indien, sur la côte occidentale de Sumatra, vis-à-vis la ville de Padang, entre l'île Nias et l'île Engano. Plus de vingt îlots sont groupés autour des quatre îles principales, appelées Siberout, Si-Pora, Pageh Nord et Pageh Sud. L'accès en est difficile, à cause des récifs de corail qui les entourent, et jusqu'ici on n'avait sur ces îles et leurs habitants que peu de renseignements. C'est à Crawford et à Rosemberg que l'on devait les plus importants, corroborés par l'exploration récente de M. H. A. Mess.

On en savait la population très sauvage encore, d'origine malaise, mais fort différente des autres peuplades de même race, vivant en commun dans des kampongs, peu développée intellectuellement, presque sans industrie et, au demeurant, fort misérable.

C'est vers cet archipel presque inconnu que s'est dirigé l'année dernière M. le docteur Elio Modigliani.

Né le 13 juin 1861 à Florence d'une excellente famille, M. Modigliani avait fait des études juridiques, mais l'attrait des sciences naturelles l'emporta. Avec ses amis les professeurs et voyageurs Mantegazza, Giglioli, Beccari, il compléta l'éducation scientifique qu'il lui fallait acquérir pour voyager à son tour avec fruit. Lorsqu'il se crut prêt, il partit, en 1886, pour Sumatra, et depuis cette époque c'est aux îles de la Sonde qu'il a fait toutes ses explorations.

Il commença par séjourner plusieurs mois à l'île Nias. Lui-même il a raconté ce voyage et exposé ses études naturelles et anthropologiques dans un volume publié à son retour[1]. Quant à ses collections, il les a distribuées au Musée national d'Anthropologie de Florence et au Musée des Sciences naturelles de Gênes. Ces dons sont d'autant plus méritoires que M. Modigliani a toujours voyagé sans aucune aide de l'État ou des Sociétés savantes.

INDIGÈNES ET VUE DES ILES MENTAWEI.
D'après une photographie communiquée par MM. Neumann et Bonnin.

En 1891, M. Modigliani repartait pour Sumatra. Il voulait pénétrer dans la région septentrionale de l'île, occupée par les Battaks indépendants, aux environs du grand lac de Toba. Le gouvernement hollandais essaya de l'en dissuader. Il passa outre. Mais, bientôt contraint de revenir à la côte, il se rendit à Engano, une des nombreuses petites îles qui forment à l'ouest de Sumatra comme une sorte de barrière. Deux nouveaux livres[2] furent le fruit de cette double explora-

1. *Un Viaggio a Nias,* Milan, 1890, avec illustrations.
2. *Fra i Batacchi indipendenti,* publié par la Società Geografica; l'*Isola delle Donne, Viaggio a Engano,* Milan, 1894.

tion, et de nouveaux dons enrichirent les musées de son pays natal.

Enfin, au commencement de l'année dernière, M. Modigliani quittait de nouveau Florence et, de Gênes, se rendait à Batavia. Là il retrouvait un Persan, Abdul Cherim, préparateur d'animaux extrêmement habile, qui avait déjà accompagné le marquis Doria, M. Beccari et M. Modigliani lui-même, dans divers voyages scientifiques.

Les autorités hollandaises, qui d'abord avaient regardé d'un œil fort suspect le voyageur italien, furent cette fois pleines de prévenances et lui prodiguèrent leur appui. Elles avaient maintenant la certitude que ces explorations n'avaient aucun but politique, qu'elles étaient entreprises par pur amour de la science, et, en ce cas, leur propre intérêt était de les faciliter. N'était-ce pas une partie à peu près ignorée du domaine néerlandais, à peine nominalement soumise, que M. Modigliani allait faire mieux connaître?

Aussi, lorsque M. Modigliani se fut transporté de Batavia à Padang, un vapeur de l'État, le *Valk*, vint-il se mettre à sa disposition pour le transporter dans l'île de Sipora, la plus grande du groupe et qui mesure environ 60 kilomètres de long sur 30 de large. Il y débarqua avec son préparateur, quatre hommes d'escorte, un interprète et ses bagages.

Le village où il débarqua s'appelle Si-Oban et est le plus important de l'île. Quelques années auparavant, le gouvernement des Indes y avait envoyé un Malais pour y arborer le drapeau hollandais, unique symbole de sa haute domination sur l'archipel.

INDIGÈNE DE L'ÎLE NIAS.
D'après une phot. comm. par MM. Neumann et Bonnin.

Ce fut chez ce Malais que s'installa M. Modigliani, pendant que partait le *Valk*, avec la promesse de venir le reprendre quatre mois plus tard. Cependant l'accueil des indigènes avait été si peu enthousiaste que le voyageur, craignant de ne pas trouver de porteurs, fit demander par le *Valk* de lui envoyer de Padang quelques hommes et un canot pour traverser les rivières.

Après une attente de vingt-cinq jours, ne voyant rien venir et trouvant malsain le climat de Si-Oban, il résolut de pénétrer dans l'intérieur.

Pour effectuer ce projet on lui conseilla de remonter le cours du Si-Oreiné, à l'embouchure duquel est le village de Si-Ma-Tobé. De Si-Oban à Si-Ma-Tobé il y a 5 kilomètres. La navigation le long des côtes est si difficile qu'il fallut 11 heures et de grands efforts pour s'y rendre. Il se trouvait là deux Malais qui s'y étaient mariés. Par leur intermédiaire le chef du village avait promis son aide et lui-même était venu dans une pirogue chercher le voyageur.

Aussitôt arrivé M. Modigliani, pour se faire bien venir, offrit aux indigènes des présents variés, de la toile, du tabac, des objets à effet, etc. Gagnés par cette munificence, ils consentirent à le conduire par la rivière Si-Oreiné au village du même nom. Là il obtint la promesse d'être mené plus loin dans l'intérieur, mais en attendant, ses hôtes de Si-Ma-Tobé voulurent à toute force le ramener chez eux. Il paraît qu'ils assistèrent au coucher du voyageur et furent prodigieusement étonnés de lui voir remuer les orteils, chose qu'il leur est impossible de faire.

Le lendemain de cette excursion à Si-Oreiné, M. Modigliani vit arriver à Si-Ma-Tobé le chef et le sorcier du village visité la veille. Ils lui rapportaient ses cadeaux et se dégageaient de leur promesse; si, disaient-ils, il venait s'établir dans leur village, toutes les femmes et les enfants s'enfuiraient. L'explorateur commença par se montrer offensé, puis offrit d'autres présents. Si bien qu'ils le laissèrent les suivre à Si-Oreiné, et persuadèrent aux autres de recevoir l'Européen. Il y eut une sorte d'entrée solennelle, et l'on avoua à M. Modigliani qu'on avait craint, entre autres choses, si on lui donnait l'hospitalité, que le bruit de ses coups de fusil ne chassât les mauvais esprits des bois et ne les incitât à se réfugier dans le village. Après force discours, explications et promesses, il fut cependant convenu que les indigènes serviraient de guides dans l'intérieur.

Sur cette assurance M. Modigliani retourna à Si-Oban, son point de débarquement, pour y prendre ses bagages. Au moment où il allait en repartir, les gens de Si-Oreiné lui firent dire d'attendre un peu. Ils avaient entrepris la construction d'une maison, et pendant ce temps la coutume veut que le village soit *pantang*, c'est-à-dire tabou ou interdit. Ces maisons sont extrêmement longues; une ou deux forment un village entier et logent toute une série d'habitants.

Cependant M. Modigliani ne voulut pas se laisser arrêter par ce prétendu *pantang*. Il avait trouvé à Si-Oban une barque à voile hollandaise et se fit conduire par elle jusqu'à Si-Ma-Tobé. Les gens de cet endroit exécutèrent leurs engagements et l'accompagnèrent jusqu'à Si-Oreiné; ils ne voulurent pas aller plus loin.

Heureusement les indigènes de Si-Oreiné consentirent à escorter l'explorateur et ils le suivirent avec une trentaine de petites barques, tant que la rivière fut navigable. Chemin faisant, M. Modigliani s'était arrêté à une plantation et avait acheté en bloc ce qui se trouvait dans l'habitation. Le lendemain il dut restituer le tout, les possesseurs ayant déclaré qu'ils n'avaient vendu que sous l'impression de la peur.

Lorsqu'on fut parvenu à l'endroit où le cours d'eau cesse d'être navigable, la petite caravane s'enfonça dans l'intérieur des bois; puis, ayant fait choix d'un emplacement pour bâtir une cabane, M. Modi-

gliani y laissa ses hommes et redescendit à la côte pour chercher le reste de ses bagages.

A son retour il s'installa dans l'espèce de hutte de paille qu'on lui avait élevée, et en fit son quartier général. Le lendemain du jour où il y était arrivé, il lui vint un message pour lui annoncer que, conformément à son désir, le gouvernement des Indes Néerlandaises lui avait envoyé un canot et des porteurs.

FAMILLE DE PAGEH : ÎLES MENTAWEI.
D'après une photographie communiquée par MM. Neumann et Bonnin.

Dans cette cabane, M. Modigliani vécut environ un mois, parcourant les environs, recueillant des collections et faisant des observations scientifiques. Dans une de ses excursions il atteignit les sources de la rivière Si-Oreiné et gravit un sommet d'environ 300 mètres d'où il aperçut la mer, de l'autre côté de l'île. Il aurait voulu descendre sur ce versant, mais il ne trouva personne pour l'accompagner. Au dire des indigènes, cette région servait d'asile aux mauvais esprits.

D'autres courses conduisirent le voyageur dans de nouveaux villages, mais l'accueil fut en général peu bienveillant. A Si-Ma-Tobé seulement il avait été reçu amicalement, et la complaisance des habitants et de leur chef leur attira l'inimitié des populations voisines. Il fallut, pour les protéger, que M. Modigliani déclarât que toute attaque contre eux serait prise par lui comme une offense personnelle.

Les voisins hostiles redoutaient aussi la présence de l'esprit de M. Modigliani, et celui-ci fut l'objet d'une curieuse cérémonie d'exorcisme.

Le voyageur était encore à Si-Ma-Tobé. Les gens de Si-Oreiné, le croyant parti, descendirent en foule à la côte, le sorcier en tête, pour jeter à la mer le mauvais esprit que l'Européen avait laissé dans leur village. En grande pompe, le sorcier lança à la mer une petite barque, dans laquelle se trouvait, à ce qu'il assurait, l'esprit malin. Puis, satisfaits et tranquillisés, les indigènes regagnèrent leur village.

Pendant ce temps, M. Modigliani faisait rattraper la pirogue où voguait son propre démon et en enrichissait sa collection.

Le climat de l'île est fort malsain et il avait exercé son influence pernicieuse sur l'explorateur et sa suite. Au bout de cinq mois, plusieurs de ses compagnons, entre autres le chef de Si-Ma-Tobé, étaient morts. Lui-même, extrêmement maigri et affaibli, avait dû se réfugier à Si-Oban. S'il lui avait fallu attendre le retour du vapeur hollandais, que les événements de Lombok avaient empêché de lui renvoyer, il serait peut-être mort sur la côte de Sipora. Par bonheur il passa là une barque malaise qui le prit à bord et le ramena à Padang, après une rapide traversée.

Vingt jours après, à sa sollicitation, le gouvernement des Indes envoyait chercher les survivants de son escorte, son bagage et ses collections. Outre de nombreuses photographies, qu'il devait développer au retour, M. Modigliani rapportait des crânes, des moulages de visages, des ustensiles, des armes, des animaux préparés.

Tout cela sera livré à la curiosité des savants, et sans doute M. Modigliani lui-même racontera les détails de son voyage et en exposera les résultats scientifiques.

Le gouvernement hollandais, en prévoyant toute l'importance et non content d'avoir aidé efficacement l'explorateur italien, lui a envoyé par le télégraphe, à Sumatra, et avant son retour en Europe, l'annonce qu'il était promu officier de l'ordre d'Orange-Nassau.

En Portugal

Batalha et Evora

M. E. W. Mellor a publié dans le journal de la Société de géographie de Manchester un intéressant récit de voyage en Portugal. Les touristes, qui ne visitent pas assez ce pays, trouveront dans ces pages bien des détails qu'on ne pourrait donner dans un guide.

Nous ne pouvons pas suivre pas à pas M. Mellor dans son excursion. Débarqué à Oporto, ou plus exactement au Porto, la vieille et pittoresque cité, il nous la fait parcourir, nous menant à la cathédrale, au séminaire où logeait autrefois la Sainte Inquisition, à la Torre dos Clerigos, à la Bourse. Un pont magnifique, construit en 1866, relie les deux rives du Douro. La plus haute passerelle est à 60 mètres au-dessus du

fleuve. Une seconde passerelle, pouvant s'ouvrir, est placée beaucoup plus bas, à 10 mètres seulement au-dessus des eaux.

Du Porto, M. Mellor s'est rendu à Villa do Condé; il a admiré et décrit la cathédrale de Braga, l'église collégiale et l'hôtel de ville de Guimarães, et la vieille ville universitaire de Coïmbre.

VUE DE L'ÉGLISE DU MONASTÈRE DE BATALHA.
D'après une photographie communiquée par la Société de Géographie de Manchester.

Nous voici avec lui à Batalha. Il s'y est rendu de Leiria, où il y a, paraît-il, un bon hôtel et d'où l'excursion est facile. L'abbaye de Batalha a été fondée en 1387 en souvenir de la victoire des Portugais sur les Castillans à Aljubarrota.

« Ce monastère, dit le voyageur, est le plus beau monument religieux du Portugal. Il est construit d'une pierre calcaire dure qui ressemble à du marbre de Carrare. Une profusion de flèches, de tourelles, de créneaux à jour et d'arcs-boutants élancés viennent en compléter le dessin général. Le style de cette architecture est défini comme du gothique normand moderne mélangé de traits de style arabe, ce qui rappelle la domination que les Maures maintinrent sur cette contrée pendant plusieurs siècles.

« Le portail ouest est d'un travail achevé. Il ne comporte pas moins de cent figures sculptées, fort belles, chacune sur son piédestal et sous son dais, mais l'échelle du monument est si grande qu'à petite distance on ne peut voir les figures en détail.

« A droite est la chapelle du Fondateur, un royal mausolée dont la lanterne était à l'origine surmontée d'une flèche, flèche qui a été détruite par le grand tremblement de terre de 1755.

« Nous entrâmes dans la nef par la grande porte, pour traverser et aller dans les cloîtres. En entrant dans cette nef nous fûmes saisis par ses fières proportions. Du sol à la clef de ses voûtes en ogive, la hauteur est de 27 mètres. »

Les cloîtres sont des merveilles d'invention originale. Riche des trésors des Indes ouvertes par Vasco de Gama, le roi avait laissé l'architecte libre de suivre sa fantaisie, sans limiter la dépense. L'artiste, délivré de toute entrave, donna carrière à toute son imagination et dessina des chefs-d'œuvre d'élégance et de légèreté. Où trouver plus de charme poétique, sous ce ciel du Midi, que dans ces cloîtres si calmes, si recueillis, enchâssés dans leur dentelle de pierre?

Quel lieu de retraite pour les quarante moines dominicains qui vécurent là, priant pour l'âme du fondateur, sans le souci de la vie matérielle, assurée par la redevance annuelle de 43 pipes de vin et de 215 douzaines de poissons concédée par le roi.

Une autre chapelle mérite une visite attentive. On l'a appelée la *Capella Imperfeita* », car elle n'a jamais été achevée, et cependant pour beaucoup de personnes c'est la perle du monastère.

« Cette chapelle, dit M. Mellor, est de forme octogone. Chacun des huit côtés présente une petite chapelle pour une tombe royale.... Mais la gloire de l'œuvre inachevée est la porte ouest, surpassant toute autre à Batalha.

« L'ornementation en est si riche, d'une telle prodigalité, qu'il est impossible d'en donner l'idée.... Qu'il nous suffise de citer un morceau de sculpture. Il représente un des Pères de l'Église, et n'a que 30 centimètres de haut; et pourtant l'artiste a réussi à donner à la tunique l'aspect d'un vêtement usé jusqu'à la corde. »

TEMPLE DE DIANE A EVORA.
D'après une photographie communiquée par la Société de Géographie de Manchester.

Lorsque l'architecte fut mort, son fils se montra si peu habile à poursuivre son œuvre, que le roi Dom Manoel fit cesser les travaux. Et depuis ce temps nul n'a osé les reprendre.

Nous ne saurions visiter à la suite du voyageur anglais toutes les églises, tous les monastères qu'il nous montre dans cette région si riche en monuments de la période gothique. Mais accompagnons-le jusqu'à Evora, où est le fameux triptyque d'émail qu'on dit avoir appartenu à François Ier.

Là, un monument d'un autre style se dresse à nos yeux dans sa grâce légère. Ce sont les restes d'un temple charmant, construit en l'honneur de Diane par Q. Sertorius, aux premiers temps de l'occupation romaine, 80 ans av. J.-C. Jusqu'en 1834 un abattoir était resté installé dans l'enceinte consacrée jadis à la plus éthérée des déesses. Cette profanation a cessé. On a dégagé les ruines, et quelques colonnes encore debout, coiffées de leurs délicats chapiteaux corinthiens, dessinent sur le ciel pur leur svelte profil.

Aux Pyramides de Gizeh

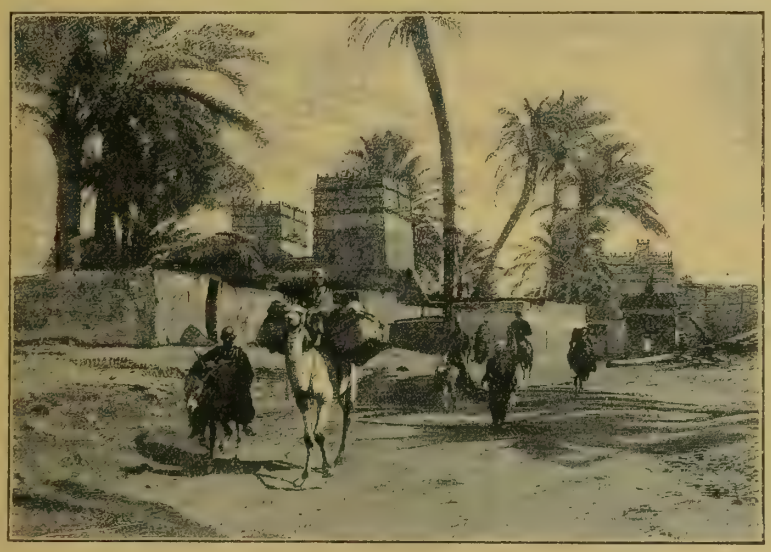
Journal d'un Touriste

Nous donnons ici un des récits qui ont été particulièrement distingués dans notre concours de février, celui de M. Ravier. L'excursion de Gizeh est sans doute des plus faciles aujourd'hui; cependant tous ne l'ont pas faite, et on lira volontiers ce simple fragment de journal d'un tour fort alerte.

26 mars.

Notre première excursion à Gizeh avait été tellement contrariée par le mauvais temps, que nous n'avions pu faire l'ascension de la grande Pyramide, aussi nous attendions avec impatience une occasion favorable pour y retourner. Aujourd'hui souffle un vent frais qui paraît de bon augure, je vais vite commander une voiture et nous voici partis pour les Pyramides.

De la Résidence de France nous gagnons le pont de Kasr-el-Nil, dont les abords sont encore encombrés des restes du marché de ce matin.



SUR LA ROUTE DU CAIRE A GIZEH.
D'après une photographie communiquée par M. Ravier.

Les fellahs regagnent leurs villages, poussant devant eux de longues files d'ânes et de chameaux. Les petits ânes ont un air résigné qui leur attire toutes nos sympathies, mais ces grands diables de chameaux, du haut de leur long cou, semblent nous regarder vraiment avec trop de dédain. Ce sont décidément de vilaines bêtes et d'une sobriété bien surfaite : on les voit toujours mangeant ou ruminant quelque chose.

Nous saluons, en passant, le mausolée de Mariette, placé à l'entrée du Musée de Gizeh, puis nous contournons le Bagne.

Une bande de forçats à la chaîne passe près de nous. Ces criminels ont l'air assez bon enfant et sont assez pittoresques dans leurs longues robes orientales contrastant avec l'uniforme européen des soldats qui les mènent.

Près de là commence la belle allée d'acacias Leback, plantée en 1869, à l'intention de l'impératrice Eugénie ; nous nous engageons sous sa voûte de verdure et, en un temps de trot, arrivons au pied du premier contrefort de la chaîne Libyque qui sert de piédestal aux trois grandes Pyramides.

A peine descendus de voiture, nous nous voyons entourés par une horde d'ânier, de guides, de chameliers, qui fondent sur nous comme sur une proie qu'Allah leur envoie. Nous essayons bien de répondre à leurs offres de service par un silence plein de froideur, procédé recommandé par tous les manuels de voyage en Orient, mais ça ne réussit pas du tout, ils emboîtent le pas derrière nous.

C'est à la tête d'un véritable escadron d'ânes et de chameaux que nous arrivons, comme avec un cortège, au pied des Pyramides.

Là nous sommes reçus par le cheik des Pyramides, bel Arabe plein de dignité qui, d'un geste majestueux, enjoint à toute cette canaille d'avoir à vider les lieux, ce qu'elle fait sans la moindre observation.

C'est que ce cheik est une véritable autorité. Les Pyramides sont sa chose, sa propriété, lui seul a le droit de les exploiter et de fournir, moyennant finance des guides pour l'ascension. Il est vrai qu'en compensation, il est censé les surveiller et répondre de leur honnêteté, mais les Pyramides sont si hautes, les poches des dames si imprudemment placées, que les porte-monnaie s'égarent souvent pendant l'ascension et on ne les retrouve jamais.

Les gaillards auxquels il me confie me conduisent d'abord à l'entrée d'une étroite galerie, ouverte du côté nord, à 20 mètres environ du sol et descendant en pente douce dans l'intérieur de la Pyramide.

J'avoue que cette excursion souterraine dans le domaine des chauves-souris ne me séduit guère, et nous commençons aussitôt l'ascension. Voici comment elle se pratique :

La Pyramide se compose d'assises de pierres énormes qui forment des marches d'environ un mètre de hauteur. Jugez quelles enjambées il faut faire pour gravir ce gigantesque escalier.

Des trois guides, l'un monte en avant et vous prodigue ses conseils, le second vous tire par les bras, et enfin le troisième vous soulève d'un vigoureux coup d'épaule. Si ces mouvements concordaient, tout irait pour le mieux, malheureusement ils sont souvent donnés à contretemps, et alors, au lieu d'avancer, on tombe sur les genoux ou sur le nez ; aussi j'eus bien tôt fait de me débarrasser d'eux et de grimper leste-

ment, selon mon habitude, ce qui eut l'air de me grandir singulièrement dans leur estime.

J'ai dû mettre, pour faire l'ascension, environ vingt minutes, mais je dois avouer qu'en arrivant j'en avais assez.

Le sommet de la Pyramide est, comme le reste, fort endommagé. C'est une plate-forme inégale, d'environ dix mètres de côté; au milieu est une tige de fer qui indique la hauteur primitive du monument et sur laquelle on hisse un drapeau dans les grandes occasions.

Beaucoup de noms sont gravés sur les blocs de pierre. Maxime Du Camp trouva, en 1844, qu'ils étaient, en majorité, français. J'ai constaté qu'ils sont aujourd'hui presque tous anglais ou allemands.

AU PIED DE LA PYRAMIDE.
D'après une photographie communiquée par M. Ravier.

Quand le temps est clair, la vue doit être fort étendue sinon belle, car, excepté du côté du Caire, le regard ne découvre autre chose qu'une immense surface de sable sans le moindre accident de terrain, sans un pli.

Mais il était écrit que cet affreux vent du désert qui nous avait chassés une première fois des Pyramides serait encore de la partie aujourd'hui, car à peine étais-je parvenu au sommet, que l'horizon s'obscurcit, le vent se met à souffler en tempête, et c'est à peine si, à travers l'air imprégné de sable, je puis apercevoir le Sphinx et les deux petites Pyramides qui tiennent compagnie à celle sur laquelle je me trouve. J'ai toutes les peines du monde pour rester debout et je réussis néanmoins à tirer, entre deux accalmies, une épreuve qui, du reste, se ressent de ces mauvaises conditions de lumière.

LE SPHINX ET LES PETITES PYRAMIDES
VUS DU HAUT DE LA GRANDE PYRAMIDE.
D'après une photographie communiquée par M. Ravier.

La descente s'effectue rapidement, moitié sur les jambes, moitié sur l'arrière-train.

Arrivant en bas, je trouve ma femme en pourparlers avec un de ces guides maraudeurs qui nous avaient assaillis à notre descente de voiture. Ces gens-là sont d'un « collant » dont on n'a pas idée.

« Allons, va-t'en, leur dit-on, je n'ai pas besoin de toi.

— Mais, monsieur le baron (tous les étrangers pour eux sont titrés), je suis si heureux d'être avec vous.

— *Emchi*, « Fiche-moi le camp », tu n'auras pas de bakchich.

— Mais, sidi, je ne reste avec vous que par plaisir. »

Et ils ne vous quittent pas en effet d'une semelle, sachant bien qu'ils finiront par vous rendre quelque service réel ou imaginaire qui leur fera obtenir le backhich final.

Celui qui s'est improvisé le drogman de ma femme se dit Tunisien et, en qualité de protégé de la France, prend un plaisir tout particulier à notre société.

Sa conversation, moitié parlée, moitié gesticulée, ne manque pas du reste de piquant : en nous parlant des étrangères qui montent aux Pyramides, il nous faisait, des deux mains, pour désigner les Allemandes, un geste d'une ampleur expressive; pour les Anglaises il allongeait le bras dans toute sa hauteur sans doute avec la prétention, le rustre! de rappeler une girafe.... Quant aux Françaises : « Gazelles! gazelles! » répétait-il avec un enthousiasme touchant.

Devant une appréciation aussi flatteuse pour le beau sexe de notre pays, il aurait fallu être bien cruel pour lui refuser le bakchich des adieux.

Cependant le vent fait toujours rage. Nous nous réfugions à l'hôtel Mena; un excellent dîner nous attend.

Cet hôtel, établi avec toutes les exigences du confort moderne, à deux pas du Sphinx et des Pyramides, quelle antithèse! Et je ne répondrais pas, hélas! que les considérations philosophiques inspirées par la perspective du lieu et les souvenirs de l'antiquité soient le motif principal de son succès.

Cependant la masse sombre de la grande Pyramide se dresse devant nous, lourde, écrasante. Ce spectacle n'a rien de récréatif, mais il n'est pas vulvulgaire; avec un peu d'imagination, surtout après un bon dîner, que de choses curieuses et instructives ne peut-on faire raconter à un monument vieux de six mille ans et qui, depuis Chéops jusqu'à Bonaparte, a vu se dérouler devant lui tant d'événements!

Pendant le dîner le vent s'est apaisé et c'est par un clair de lune superbe que nous reprenons la route du Caire.

En Mandchourie

Faune et Flore

La Mandchourie, dans le sud de laquelle viennent d'opérer cet hiver les armées japonaises, a un climat assez différent de celui de la Mongolie et du district russe de l'Oussouri, qui est beaucoup plus froid, à cause des courants d'air glacé venant de la mer d'Okhotsk.

La partie méridionale, assez protégée par des montagnes, atteint les températures extrêmes de + 32° au mois d'août et quelquefois de — 24° aux heures les plus froides des jours d'hiver. On y cultive cependant du riz, du coton, et les environs de Moukden sont couverts de vastes cultures d'indigotier. Dans le sud, les mûriers poussent et nourrissent des vers à soie. Le tabac, importé autrefois de Corée, est réputé le meilleur de toute la Chine, particulièrement celui de la province de Ghirin. La culture du pavot et la fabrication de l'opium sont interdites mais se font clandestinement.

Pour leur nourriture les habitants, outre les légumes, font venir du blé, de l'orge, du maïs et plusieurs variétés de millet. Cette dernière plante est d'un usage universel : on donne du millet aux animaux, on en fait une farine très estimée pour les hommes; avec les tiges, employées en guise de chaume, on couvre les toits, on fait des haies, et même des passerelles sur les cours d'eau; enfin on s'en sert comme de combustible.

Les variétés de fèves sont nombreuses. Certaines fèves, cuites dans du beurre, écrasées et pressées, constituent des gâteaux très appréciés des Chinois du sud.

Comme fruits, la Mandchourie produit surtout des poires, et celles de la meilleure qualité ont l'honneur d'être réservées à la cour de Pékin. Dans le sud on trouve de la vigne, mais assez rarement.

Il existe aussi dans cette contrée une plante qui jouit, soi-disant, de propriétés médicinales merveilleuses, le *ginseng*, et une autre, l'herbe *oula*, qui aurait l'inappréciable qualité, mise dans les chaussures, de tenir toujours les pieds chauds.

Parmi les animaux domestiques, le porc est de beaucoup le plus commun. Sa chair est un des aliments favoris des Chinois en général. Les autres espèces sont à peu près comme celles d'Europe, à cette exception que les chevaux ne sont que des poneys aux formes trapues et ramassées et que dans le nord on ne trouve plus de moutons.

Pour le chasseur, la Mandchourie est un territoire excellent. A côté du gibier inoffensif, comme le daim, le cerf, le lapin, l'écureuil, la zibeline, il trouvera un gibier d'une poursuite plus émouvante, le tigre, l'ours noir, et de nombreuses panthères de diverses espèces. Dans les grandes forêts il rencontrera encore des loups, des renards, des chiens-ratons, des sangliers. Et nous ne parlons pas des faisans, perdrix, coqs de bruyère, cailles, etc.

Quant aux pêcheurs, les rivières leur fourniront à foison des saumons énormes et des esturgeons de grande taille, sans compter un poisson d'un goût renommé que les Chinois appellent *houan-tszouan*. Dans certaines rivières on trouve des perles, mais elles sont réservées à la cour impériale de Pékin.

On voit que, pour les amateurs de sport, la Mandchourie ne serait pas un pays à dédaigner. Reste à savoir si l'accès en est très facile. Plusieurs voyageurs y ont pénétré ces années passées, mais bien des parties sont encore mal connues.

Jules Leclercq. — *A travers l'Afrique Australe*, gravures et carte. Paris, 1895. — Plon, in-12, 3 fr. 50.

La popularité qui s'attache aujourd'hui à Kimberley, à Johannesburg, donne un intérêt spécial à tout ce qui concerne les rapports des Anglais et des Boers dans l'Afrique australe, et surtout au nom du puissant homme d'État dont la politique vivifie rapidement ces contrées neuves, M. Cecil Rhodes : un tel livre ne pouvait être que le bienvenu.

D'ailleurs, M. Jules Leclercq a depuis longtemps fait ses preuves. Il a voyagé un peu partout : il est allé du Mexique et des Etats-Unis au Caucase et à l'Ararat; il avait préludé à sa longue série de voyages extra-européens par des voyages dans le nord de l'Europe, aux Fär Oer et en Islande, aux Pyrénées et dans les Alpes, en Algérie et au Maroc. C'est donc à un voyageur de race que nous avons affaire ; en outre sa longue expérience lui permet non seulement de bien voir, mais de faire un juste choix dans ce qu'il a vu.

Aussi nous ne croyons pas que parmi les relations de voyage publiées dans ces dernières années, il y en ait beaucoup qui vaillent celle-ci, tant pour la rapidité et le charme du récit, que pour le profit qu'on en tire.

Ce sont de simples excursions en pays bien connu que M. Leclercq a faites. Il est arrivé à Capetown, qu'il nous décrit longuement. Il a eu l'honneur de dîner avec M. Cecil Rhodes et de recueillir de sa bouche des confidences sur ses vastes projets. Puis, prenant tout simplement le chemin de fer, il a vu successivement Kimberley, la « Golconde africaine », ville de fer-blanc qui a grandi rapidement au milieu d'un affreux désert, océan de poussière ou mer de boue, suivant la saison, puis Johannesburg, cette étonnante ville qui en cinq ans est devenue la plus grande de l'Afrique australe, et qui, dans cinq autre années, suivant les prévisions probables, atteindra 200 000 habitants. Il se donne le plaisir de comparer ces villes minières où affluent les chercheurs d'or et de diamants de tous les pays, où les hôtels, les théâtres, les bourses, rappellent de si près l'Europe et les Etats-Unis, où la circulation se fait par voies ferrées ou par cabs, avec ces paisibles cités qui rappellent l'ancien Transvaal, Pretoria, Pieter Maritzbourg, villes de fermiers et de pasteurs, cachées parmi les saules, et où la marche lente des chars à bœufs symbolise bien tout le train de la vie.

M. Leclercq s'est même offert un voyage en diligence qui lui a rappelé le Mexique, et il a fini son excursion par une visite au « paradis de l'Afrique », c'est-à-dire au Natal, qu'il appelle encore « l'Italie de l'Afrique du Sud » et où les monts Drakensberg tiennent la place des Alpes.

On ne saurait croire quelle impression pittoresque, nette, vivante, vous reste de cette lecture. En outre on a appris quelque chose. On sait comment s'opère l'exploitation du diamant et de l'or, on connaît le régime quasi monacal auquel sont soumis les travailleurs noirs à Kimberley. On n'ignore plus ce que les Boers ont de bon et de mauvais. Tout le monde lira donc ce petit livre de 312 pages, attachant comme un roman, sans cependant cesser d'être substantiel.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Un mois en Salzkammergut « la Suisse autrichienne »

pour 950 francs

ABRÉVIATIONS : A. et R. = *Aller et Retour.* — Cl = *Classe.* — Km. = *Kilomètres.* — J. = *Jours.* — Fr. = *Francs.* — Ct. = *Centimes.* — Fl. = *Florins.* — Kr. = *Kreutzers.*

ÉPOQUE

La « saison des étrangers » en concerts, théâtres et fêtes spéciales : *Fête des fleurs sur le lac de Gmunden* (en 1895, vers le 15 août), du 1er juin au 30 septembre. Pour les excursions de montagnes, le mois de septembre.

BILLET

Billets circulaires de la Cie de l'Est par l'Alsace-Lorraine, Wurtemberg, Bavière, le Salzkammergut jusqu'à Vienne, et retour par Innsbruck, l'Arlberg et la Suisse : 239 fr. en 1re cl. et 170 en 2e, valables 40 j. — Ou bien prendre un billet ordinaire direct par le nord de la Suisse, Constance, Munich et Salzbourg, retour par Innsbruck, l'Arlberg, Zurich, Bâle : même prix. Sauf sur la ligne Salzbourg-Ischl, pas de billets A. et R. en Autriche ; c'est le système des zones qui est appliqué ; tant par tant de Km. (voir les indicateurs autrichiens).

Budget.

Ch. de fer, 1re cl.	240	»
Bagages	50	»
Hôtel, 30 jours à 12 francs . . .	360	»
Pourboires, voitures, plaisirs	300	»
Total. .	950	»

En 2e cl. 100 francs de moins environ.

BAGAGES

Pas de franchise en Autriche : 10 kr. (20 ct.) par km. et 50 kgs.

INDICATEUR ET GUIDE

Pour l'Autriche le *Wimmer's Fahrplan* (25 kr., ou 50 ct.). Acheter sur les bateaux à vapeur, pour 2 kr. (1 sou) un indicateur-guide illustré de toutes les lignes de chemin de fer et de bateaux en Salzkammergut : *Taschen-Fahrplan auf den Salzkammergut-Seen.* — Consulter le Guide Joanne *Autriche-Hongrie*, et le *Salzkammergut* (éd. française) édité par Manhardt à Gmunden et à Ischl.

ARGENT

Changer à Paris une certaine somme en florins autrichiens. Le change étant très avantageux, garder de la monnaie française : le florin au plus 2 fr. 10. — *Monnaie autrichienne* : ancien système, encore usité, 1 fl. billets de 5 et 10 fl.) = 100 kr. — Nouveau système : *couronne* (demi fl.) = 1 fr. ; 20 et 10 *hellers* (10 et 5 kr.) = 20 et 10 ct. ; 2 *hellers* (1 kr.) = 2 ct.

ITINÉRAIRE : SALZBOURG

Après Salzbourg, qu'il faut visiter, prendre la nouvelle ligne de Salzbourg à Ischl, pour aller à Mondsee. — De là, par le bateau à vapeur, à See.

MONDSEE — ATTERSEE

De See en omnibus, ou de préférence à pied, à Unterach au bord de l'Attersee.

D'Unterach, excursion à Burggrabenklamm. Prendre le bateau à Burgau si l'on veut faire le tour du lac. — Retour à Unterach et à See. De See à Scharfling par le bateau du lac de Mondsee. Reprendre là le chemin de fer (se mettre à gauche) jusqu'à St-Gilgen au bord du

WOLFGANGSEE

De St-Gilgen à St-Wolfgang en bateau. De St-Wolfgang, ne pas omettre l'ascension du Schafberg, soit à pied (peu fatigant), soit en chemin de fer à crémaillère (4 fl. 50 A. et R. ou 3 fl. pour monter, 2 fl. pour descendre). Si l'on veut voir le lever du soleil, aller coucher la veille au soir à l'hôtel au sommet, le premier train n'arrivant à la cime de la montagne que vers 7 h. De St-Wolfgang, par le bateau, à la station du même nom. Là, reprendre le chemin de fer pour

ISCHL

Forêts et excursions de montagnes. Visiter la mine de sel. — De là au N., à Gmunden (v. plus bas), ou auparavant au S., à Aussee, par

HALLSTATT

Bateau à vapeur de la station au bourg. Ici, à la Fête-Dieu (célébrée le jour où elle tombe, jeudi après la Trinité) *pittoresque procession sur le lac*, à 9 h. du matin.

De Hallstatt : 1° *excursion magnifique à la vallée et aux lacs de* Gosau. Partir le matin par l'omnibus ou en voiture particulière jusqu'à Gosauschmied. De là, à pied au lac, puis, dans la soirée, ascension de la Zwieselalpe, de façon à y arriver pour le coucher du soleil. Passer la nuit au chalet afin de voir aussi le lever du soleil le lendemain ; 2° De Hallstatt autre belle, mais longue et fatigante excursion à pied aux glaciers du Dachstein. — Reprendre le chemin de fer pour

AUSSEE

Du lac d'Altaussee, aller à celui de Grundlsee par le chemin à travers la montagne. (Si l'on va à Vienne en ch. de fer, continuer par la belle vallée de Selzthal, où l'on remarquera Admont et son célèbre monastère, puis le défilé du Gesæuse.)

D'AUSSEE OU DE ISCHL A GMUNDEN

Après Ischl, arrêt à Steinkogl pour l'excursion au lac d'Offensee, puis à Ebensee (salines, lacs de Langbath). A Ebensee, la veille des Rois et au Carnaval, *curieuse « danse des sonneurs »* (aussi à Gmunden et à Hallstatt) et « *danse de l'épée* ». — D'Ebensee à Traunkirchen, à pied le long du lac. — A Traunkirchen, à la Fête-Dieu, procession sur le lac. De là, par bateau, à

GMUNDEN

Pour les fêtes qui s'y donnent : *Blumen-Corso* et autres, se munir assez tôt d'un billet. — Pour l'excursion à la chute de la Traun, y aller de préférence par les bateaux à sel (mercredi ou jeudi) et revenir par le petit chemin de fer de Lambach à Gmunden.

De Gmunden, le chemin de fer ramène à Attnang sur la ligne principale de Vienne à Paris. D'Attnang, si le temps est beau, remonter par un embranchement (20 min.) jusqu'à Wolfsegg (1/2 h. à pied jusqu'au village) : *Panorama superbe des montagnes du Salzkammergut*, surtout le soir.

En chemin de fer. — L'heure autrichienne est celle de l'Europe centrale. Dans les gares, s'adresser au « portier », qui parle quelquefois français. Un coup de cloche pour annoncer le train ; un second coup suivi de deux coups isolés pour monter en voiture ; un troisième coup, le départ. — Se mettre de préférence dans les wagons à couloir latéral permettant de circuler et de voir le paysage, ou dans le dernier wagon tout vitré (*Aussichtswagen*). Les wagons autrichiens de 2e cl. sont aussi confortables que ceux de 1re.

Précautions hygiéniques. — Avoir des vêtements à la fois légers et chauds. Se méfier des changements de température, très brusques. — Pour les excursions de montagne, précautions d'usage.

Télégrammes. — Pour la France, taxe générale de l'étranger, 30 kr. ; et 8 kr. par mot.

Lettres et cartes postales. — Lettres pour l'étranger : 10 kr. Cartes postales à 5 kr.

Photographies. — A Salzbourg, chez Würthle. A Gmunden et à Ischl, chez Manhardt, où l'on parle français. Pour certaines photographies spéciales d'Aussee et des environs, chez Moser, photographe à Aussee.

Petit Vocabulaire Franco-Allemand[1]

A LA GARE — *AM BAHNHOF*	
Billet.	Fahrkarte.
Timbre	Stempel.
Enregistrer	Einschreiben.
Les bagages, colis . . .	Das Gepæck, Colis.
Bulletin de bagages. . .	Gepæcksrecepisse.
Ire, IIe cl. pour.	Erste, zweite Klasse nach....
Aller et retour.	Hin und zurück.
A quelle heure?	Um wie viel Uhr?
Combien de minutes? .	Wie viel Minuten?
Train express	Schnellzug.
Train omnibus	Personenzug.
Conducteur du train . .	Conducteur.
Monter en voiture . . .	Einsteigen.
Descendre.	Absteigen.
Changer de train. . . .	Umsteigen.
Change-t-on pour?. . .	Muss man umsteigen nach...?
C'est le train pour? . .	Færht dieser Zug nach?
La salle d'attente. . . .	Der Wartsaal.
La consigne des bagages	Die Garderobe.
Les cabinets d'aisances .	Der Abtritt.
LE BUFFET — *DIE RESTAURATION*	
Manger, boire	Speisen, trinken.
Café noir	Schwarzer Kaffee.
Café au lait	Melange.
Chocolat, thé, lait . . .	Chocolade, Thee, Milch.
Pain, sucre	Brod, Zucker.
Vin, eau, bière.	Wein, Wasser, Bier.
Omelette	Omelette natur.
Jambon, saucisses . . .	Schinken, Würste.
Choucroute	Sauerkraut.
Pommes de terre. . . .	Kartoffel, Erdæpfel.
Poulet, canard.	Huhn, Ente.
Bœuf, veau, mouton . .	Rindfleisch, Kalbfleisch, Schœpsen.
Fromage	Kæse.
L'addition.	Zahlen! (*Payer*).
DOUANE — *ZOLL*	
Visite des bagages. . .	Gepæcksrevision.
Rien. — A mon usage personnel	Nichts. — Für meinen eigenen Bedarf.
ARRIVÉE — *ANKUNFT*	
Une voiture.	Ein Wagen.
Une chambre	Ein Zimmer.
Deux lits	Zwei Bette.
Combien?.	Wie viel?
Trop cher; bon marché.	Zu theuer; billig.
Plus; moins.	Mehr; weniger.
Le garçon.	Der Kellner.
La fille de chambre. . .	Das Zimmermædchen.
Entrez!.	Herein!
LA PROMENADE — *DER SPAZIERGANG*	
Le bateau à vapeur pour?	Das Dampfschiff nach?
Pour aller à?	Bitte, nach...?
L'entrée.	Der Eingang.
Où?	Wo?
Tout droit.	Ganz gerade.
A droite, à gauche . . .	Rechts, links.
Conduisez-moi.	Führen Sie mich.
DIVERS	
Oui, non, merci	Ja, nein, danke.
Poste, télégraphe. . . .	Post, Telegraph.
Des timbres-poste . . .	Briefmarken.
Carte postale	Correspondenz-Karte.
Donnez-moi	Geben Sie mir.
Tabac, cigares, cigarettes	Tabak, Cigarren, Cigaretten.
Allumettes	Zündhœlzchen.
Un, deux, trois, quatre .	Eins, zwei, drei, vier.
Cinq, six, sept, huit . .	Fünf, sechs, sieben, acht.
Neuf, dix, vingt, cent. .	Neun, zehn, zwanzig, hundert.
Pour appeler (Vous!). .	Sie!

N. B. — *E*, qui équivaut à notre *é*, ne se prononce pas après *i* ; *ei* se prononce comme *aè* ; *u* se prononce *ou*, et *ü* comme notre *u* ; *ch*, précédé de *a*, *o*, *u* se prononce d'une façon gutturale ; précédé de *e*, *i*, tient le milieu entre *ch* et *j* ; *g* a le son dur ; *j* équivaut à *y* ; *sch* à *ch* ; *v* se prononce *f* ; *w* : *v* ; *z* : *ts*. En Autriche, *st*, *sp*, au commencement ou au milieu des mots, se prononcent *cht*, *chp*.

1. LE FRANÇAIS EST GÉNÉRALEMENT PARLÉ DANS LES HOTELS

Une Province du Congo Portugais

Le Mossâmedes

Un Francais, M. H. Guilmin, directeur de la Compagnie portugaise du Mossâmedes, a fait en 1894 dans cette région peu connue de l'Afrique Australe un voyage d'exploration. Il n'est revenu à la côte que le 1er décembre dernier. Ses impressions et ses observations, telles qu'il les a présentées à la Société de Géographie commerciale et telles que nous les rapportons ici, ont donc le double intérêt de l'inédit et de leur toute récente fraîcheur.

Le Mossâmedes est le district méridional de la colonie portugaise de l'Angola, sur la côte ouest de l'Afrique Australe. Le gouvernement portugais a concédé à une compagnie l'exploitation d'une partie de ce district, une longue bande de terrain allant de la côte à la limite des territoires attribués à la British South Africa Co. La Compagnie du Mossâmedes est une compagnie à charte, ayant beaucoup d'analogie avec les grandes compagnies anglaises du Niger et de l'Afrique Orientale, mais avec cette différence essentielle qu'elle n'exerce aucuns pouvoirs de gouvernement et ne perçoit pas de droits de douane. Ses privilèges sont donc, à cet égard, plus restreints.

VUE DE PORT-ALEXANDRE.
D'après une photographie communiquée par M. Guilmin.

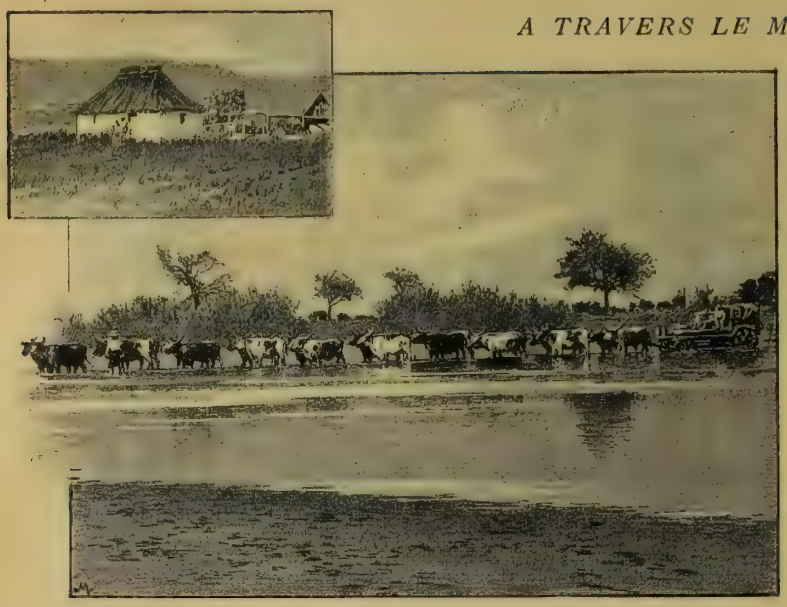
Le chef-lieu du district, Mossâmedes, a aujourd'hui 6000 habitants, parmi lesquels on compte un millier de blancs. Cette ville a été fondé en 1849. Simple halte de pêcheurs, elle est devenue le point le plus important de la région, grâce à son climat tempéré et à l'afflux des richesses de l'intérieur, dont elle est le débouché naturel. A l'heure actuelle, un service bimensuel de paquebots la relie à Lisbonne.

Les produits qui se concentrent sur le marché de Mossâmedes sont de provenances diverses. Les uns viennent de la côte : ce sont le sel et les poissons salés, car la pêche est abondante ; ce sont aussi le café, la canne à sucre, le coton, le tabac, les patates douces. Toutes ces plantations réussissent bien partout où l'on trouve un peu d'eau pour féconder le sol d'alluvions, naturellement fertile. Mais dans cette région voisine de la mer on subit les inconvénients du climat très sec qui caractérise la côte ouest de l'Afrique sous ces latitudes, du 15° au 30° environ. Les pluies y sont très rares ; souvent il ne pleut à peine qu'une fois dans l'année. Aussi, pour récolter quoi que ce soit, est-il nécessaire de semer dans le lit des rivières, ordinairement à sec.

Ces lits de rivière sont heureusement fort larges. Ils étendent sur des kilomètres de longues bandes d'alluvions. Entraînées par les crues, les eaux descendent du haut plateau de l'intérieur, avec une violence parfois dangereuse, mais dont les effets sont bienfaisants.

Ce mode de culture domine sur toute la plaine côtière, depuis Port-Alexandre, au sud de Mossâmedes, et surtout depuis le fleuve Cunené, jusqu'à Walvisch Bay. L'eau fécondante ne paraît pas à la surface, mais elle se trouve, dans ces lits de rivière, à une faible profondeur au-dessous du sol cultivable. Ces conditions toutes particulières sont analogues à celles des *Ighargâren* du Sahara.

Le pays qui s'étend vers l'intérieur, extrêmement intéressant et destiné sans doute à un bel avenir économique, a été fort peu visité, et M. Guilmin est



PASSAGE D'UNE RIVIÈRE. — HABITATION DE COLON.
D'après une photographie communiquée par M. Guilmin.

vraisemblablement le second Français qui ait pénétré dans cette région, en particulier dans le bassin du Cunené.

Il est parti en 1894 de Port-Alexandre, sur la côte, puis il s'est dirigé sur Huilla, Chibilla et Hombé, au confluent du Cunené et du Cacoulovar. Enfin, avant de revenir vers la mer, il a visité le district minier de Cassinga.

Port-Alexandre possède une large baie où viennent s'abriter ses nombreuses barques, car la pêche en est à peu près l'unique mais très prospère industrie. Ces parages sont extrêmement poissonneux. Chaque soir, le butin de la journée est apporté à terre, salé et emballé. Plusieurs milliers de tonnes de poisson sont ainsi préparées chaque année, à l'aide du sel fourni en abondance par les salines de la côte. Plus de cent familles portugaises, émigrées de l'Algarve, travaillent dans ces importantes pêcheries.

Depuis Port-Alexandre jusqu'au sommet du haut plateau de 1 800 à 2 000 mètres qui se dresse par gradins de 40 à 50 kilomètres en montant de la côte, la route est fort pénible. On voyage, comme dans les pays de l'extrême sud africain, avec des chariots ou wagons, ressemblant à d'énormes et grossières fourragères d'artillerie, attelés de 18 à 24 bœufs. D'ailleurs il faut dire, une fois pour toutes, que ce pays ressemble beaucoup, par la pureté et la salubrité de l'air, par les rapides écarts entre les maxima et les minima de température, par le mode de vie, surtout pastoral et agricole, aux pays maintenant si connus des Boers, le Transvaal et l'État d'Orange.

Sur le plateau, durant la saison sèche, la chaleur peut atteindre et dépasser 35°. Par contre, à d'autres époques, le thermomètre s'y abaisse à 5° ou 10° en moyenne. Il n'est pas rare qu'il descende à 0°, voire même au-dessous. L'eau gèle parfois, et l'on a vu des cas où les cultures de blé qui couvrent sa surface ont eu à souffrir.

Ces violents écarts de température obligent naturellement à des précautions, pour éviter les rhumatismes et inflammations pulmonaires, mais la fraîcheur tonifie le sang, refait pendant la nuit l'organisme énervé par la chaleur du jour, et supprime toute fièvre maligne. Aussi les travailleurs européens peuvent-ils se livrer, dans cette région haute, à leurs occupations habituelles sans avoir besoin de s'astreindre aussi sévèrement au régime rigoureux qu'il leur faut observer dans le Bénin, au Dahomey et dans les pays équatoriaux en général.

C'est pourquoi, à côté des noirs qui peuplent le plateau, on y voit vivre déjà, côte à côte avec eux, environ 2 000 blancs, Portugais ou d'origine portugaise. Enfin, les Boers, dans leur interminable exode vers le nord, ont pénétré jusque dans ces contrées.

A Huilla se trouve une mission des Pères du Saint-Esprit, qui en ont établi plusieurs autres dans l'Angola, notamment à Mossâmedes et à Cassinga. Ils ont dû abandonner celle de Humbé, mais ils comptent y revenir plus tard. La mission de Huilla est la plus importante de toutes. Avec un zèle digne d'éloges, les Pères s'emploient non seulement à catéchiser et à instruire les naturels, mais aussi à leur apprendre le travail et à leur donner une éducation professionnelle.

De Huilla M. Guilmin descendit vers l'est jusqu'au rio Cunené, pendant quinze jours. De Chibilla à Humbé il marcha à raison de 25 kilomètres environ par étape.

Humbé est situé plus bas que les localités précédentes, et le pays est différent, beaucoup moins sec. Là apparaissent des pluies et de puissants cours d'eau. Le Cunené, qui a 60 mètres de largeur lors de la saison sèche, s'étend sur des kilomètres durant celle des pluies. Aussi voit-on les arbres tropicaux apparaître : le gommier, le *Pterocarpus*, qui donne le bois de santal, des essences à tannin, enfin le colossal mais peu gracieux baobab.

Le gibier, gros et petit, qui ne fait défaut nulle part, se montre là en particulière abondance. Si dans le pays on ne sort jamais qu'armé de pied en cap, ce n'est pas par défiance des indigènes : ils sont, la plupart du temps, fort pacifiques. Mais, par contre, on risque toujours de rencontrer un fauve. Les lions sont particulièrement nombreux. Un fermier prétend en avoir tué cinquante-sept en dix ans. M. Guilmin lui-même dut, avec ses hommes, passer une nuit blanche pour se tenir en garde contre une lionne suivie de ses trois lionceaux.

Les troupeaux d'éléphants et d'antilopes sont nombreux. Mais les Boers tuent le gibier sans nécessité et par plaisir, et si la compagnie ne réglemente pas la chasse, comme on l'a fait au Transvaal et dans la région du Cap, le dépeuplement aura lieu à bref délai.

M. Guilmin a eu, chemin faisant, affaire à ces Boers, et si le portrait qu'il en trace est peu flatteur, il répond assez bien à ce qu'en ont dit des explorateurs bien informés. Le voyageur a vécu près d'eux, et pendant quelques semaines leur genre de vie nomade a été le sien. Il a donc pu comprendre ce peuple, vigoureux,

CHARIOT ARRÊTÉ.
D'après une photographie communiquée par M. Guilmin.

sain, patriarcal, mais sauvage, d'une indépendance farouche, d'une ignorance totale et opiniâtre, rempli d'un dédain absolu pour tout ce qui n'est pas lui, et radicalement fermé à toute idée de progrès.

Il nous les dépeint apprenant à lire uniquement pour connaître la Bible, leur seul livre, le code à la fois de leur loi morale et de leur loi politique, méprisant les autres blancs comme des fils de Bélial, se considérant comme le peuple élu, l'héritier du peuple juif, en marche vers la Terre Promise, et s'employant, « avec une ardeur des plus méritoires », à supprimer du sol africain les noirs, ces descendants maudits de la race de Cham.

Au jugement de M. Guilmin, il y aurait peu à attendre de ces Boers dans l'avenir. Ils se raidissent trop contre toute règle, contre toute civilisation; ils répugnent trop à tout établissement stable. Restés au régime de la tribu, sous la haute domination d'un ancien, ils manquent d'union entre eux en tant que race ou nation.

Humbé, où parvint M. Guilmin, est le centre d'un district comptant environ 100 000 âmes, où les nègres, peu intelligents mais paisibles, se livrent à la culture du sorgho et à l'élevage des bœufs. Cet élevage du bétail est d'une extrême importance, et cette industrie est susceptible d'un grand développement dans l'avenir. Les pays situés plus au nord, le Congo belge, le Congo français, le Dahomey, la Côte d'Ivoire, etc., manquent de bêtes à cornes, et l'exportation de celles-ci, lorsqu'elle sera facilitée par l'ouverture de voies de communication, pourra prendre beaucoup d'extension, en servant à l'approvisionnement de ces colonies. Au cours de la dernière campagne du Dahomey, le colonel Dodds avait déjà utilisé cette ressource en pourvoyant sa colonne expéditionnaire de 2 000 bœufs achetés à Mossâmedes.

La plus grande richesse du pays réside dans ses mines, encore peu exploitées, et réparties sur le territoire de trois districts. M. Guilmin a visité le plus important à l'heure actuelle, celui de Cassinga, qui mesure 8 000 kilomètres carrés de superficie.

L'or se trouve en filons de plusieurs kilomètres de longueur. On le rencontre en poudre et en grains dans les rivières, surtout dans le Cunené, le Cacoulovar et un affluent de gauche du Cunené.

M. Guilmin a fait laver, par les procédés les plus primitifs, et en s'aidant de nègres fort inhabiles à ce travail, 25 tonnes de sable, et il en a récolté 235 grammes d'or. Il suffit de laisser fuser le sable entre les doigts pour y voir miroiter les fascinantes paillettes du précieux métal.

Il y aurait donc là un champ fécond qui s'ouvrirait à l'activité des aventuriers, de ces *gold diggers* qui ont envahi déjà les autres régions de l'Afrique Australe, le Transvaal, le Mashonaland. Si les faits s'accordent avec les prévisions, et si de trop cruelles déceptions ne découragent pas les infatigables chercheurs d'or, peut-être verrons-nous bientôt surgir dans ce pays, à peine connu encore, une autre Johannesburg.

Cependant la saison des pluies approchait, rendant difficile la marche en avant. M. Guilmin se contenta de remonter pendant quelque temps la rive gauche du Cunené, au-dessus de Hombé. Puis il battit en retraite, et, le 1er décembre dernier, il rejoignait la côte.

En Afrique Orientale

L'Ecole Allemande de Tanga

En général lorsqu'en Afrique on élève une école, c'est sur un terrain vierge et jusqu'alors inculte : les indigènes n'ont jamais reçu les premiers rudiments d'une éducation quelconque. Il y a pourtant exception dans les pays mahométans, où la religion de l'Islam doit être enseignée aux enfants, et c'est ce qui a lieu dans l'Afrique orientale allemande, surtout sur la côte.

Mais dans ces prétendues écoles on ne doit guère enseigner que les prières indispensables. Seuls les élèves les mieux doués sont initiés aux mystères de la lecture et de l'écriture, par des maîtres peu zélés en général et pour lesquels les fonctions d'éducateur ne sont qu'un accessoire à côté d'autres occupations plus lucratives. C'est à peine en effet si les enfants des plus riches donnent quelque chose au maître. Quant à ceux des plus pauvres, ils s'acquittent en travaillant pour lui une heure par jour, à une besogne quelconque.

L'ECOLE ALLEMANDE DE TANGA.
D'après une photographie communiquée par M. Meinecke.

De sorte que ces écoles musulmanes, d'une utilité à peu près nulle, sont même un obstacle à l'introduction des méthodes d'éducation européennes.

Il est arrivé en effet que dans les premières écoles installées par les colonisateurs, et dirigées le plus souvent par des missionnaires, on a essayé non seulement d'instruire les jeunes indigènes, mais en même temps de les convertir au christianisme : de là une défiance des parents mahométans, qui ont empêché leurs enfants de fréquenter ces écoles.

Renseignés sur cette expérience, les Allemands ont voulu introduire dans leur protectorat de l'Afrique orientale un système d'éducation qui ne vînt pas à l'encontre des idées religieuses de leurs sujets noirs, et c'est dans cette pensée qu'a été fondée l'école de Tanga. Elle a été confiée à M. Chr. G. Barth, et lui-même, dans la *Gazette Coloniale Allemande*, a raconté ses débuts dans cette sorte d'apostolat laïque.

On ne trouve pas dans l'Afrique orientale le matériel perfectionné auquel sont habitués nos jeunes écoliers d'Europe. M. Barth commença par construire, lorsqu'il se fut procuré des planches, ses tables, des bancs et sa chaire.

Après quoi, le nécessaire étant assuré, il songea au luxe : une peinture claire égaya les murs de la classe. Les portraits de l'empereur et de l'impératrice d'Allemagne furent appendus à la cloison, ainsi qu'une carte de la région et des images représentant des animaux familiers aux gens du pays, girafes, lions, etc.

Quand tout fut près, l'ouverture eut lieu. Mais des propos mauvais avaient semé la défiance chez les gens de Tanga, et pas un écolier ne se présenta. Ce coup dut être sensible à M. Barth, mais sa patience devait néanmoins triompher de tous les obstacles. Pour remplacer les élèves absents, les colons lui envoyèrent chaque après-midi leurs domestiques nègres, leurs « boys ». Mais ceux-ci étaient trop âgés, leur assiduité trop aléatoire, étant donnés les perpétuels déplacements de leurs maîtres, pour qu'on pût espérer réussir avec eux. En réalité ils ne servirent qu'à attirer les Souahélis.

Deux jours après l'ouverture des classes, un jeune nègre se glissa dans l'école curieusement, et non sans hésitation. Il s'enhardit même à demander une ardoise et un crayon. Le don d'une balle en caoutchouc récompensa ce bel exemple et remplit d'aise le jeune indigène.

Le soir même il amena un autre Souaheli, plus petit encore que lui, et l'introduisit à peu près de force. Ces deux premiers élèves amenèrent des frères, des camarades, si bien qu'au bout de quelque temps, les bancs furent insuffisants pour les auditeurs. C'était un premier et important résultat.

Cet obstacle surmonté, d'autres subsistaient. Ce qu'il y a de plus gênant pour un professeur est de se heurter à l'apathie des élèves. Or ces jeunes Souahelis, comme presque tous les nègres, avaient un irrésistible penchant à la paresse. Il fallut vaincre cette disposition naturelle et leur apprendre, non seulement le travail, mais en même temps la politesse et même la propreté, dont ils faisaient à l'origine peu de cas.

Voilà pour l'éducation. L'instruction consista à leur apprendre à lire, à écrire et à compter en souaheli, et à les initier à la langue allemande. Les caractères latins furent adoptés aussi bien pour la notation de l'idiome indigène que pour l'allemand. La prononciation de cette dernière langue, surtout lorsque plusieurs consonnes se trouvent groupées, fut très difficile pour les écoliers. Quant au vocabulaire, M. Barth le leur apprit surtout par des leçons de choses, leur montrant un objet et disant le mot allemand correspondant.

On voit tout ce que cette tâche avait d'ingrat. En revanche, les encouragements n'ont pas manqué à M. Barth. Plusieurs voyageurs, tels que le comte de Götzen, dont nous avons parlé ici même, M. Eugen Wolf, l'explorateur de Madagascar, ont mentionné son œuvre avec éloge. M. Wolf a même laissé 100 roupies pour encourager et secourir les écoliers, et l'on a prélevé sur cette somme de quoi acheter deux clairons, deux tambours et un drapeau pour entraîner la bande dans ses promenades.

La Vie à bord d'un Yacht

Comment nous vivons à bord de notre yacht? Mais le plus simplement du monde. Il n'est pas d'existence plus tranquille — par beau temps, au moins, — ni d'un charme plus grand, où l'on puisse mieux jouir, avec tout l'agrément du « chez-soi », des aspects toujours variés de la mer et du ciel, où l'on puisse mieux goûter aussi, par une belle journée de soleil, les douceurs du farniente, de la paresse satisfaite et sans remords.

Ceci, me direz-vous, ne vous suffit pas et manque de précision. Je vais donc procéder avec plus de méthode.

HYACT A VOILES (GOÉLETTE DE 160 TONNEAUX).

Notre yacht est un bateau de 160 tonneaux, dont la longueur dépasse 30 mètres. Il est gréé en goélette. Nous avons à bord trois canots, dont un à vapeur, fort commode lorsqu'on désire faire une excursion en rade, à l'entrée d'une rivière ou par les canaux en Belgique ou en Hollande.

Un capitaine, un second et hu it matelots forment l'équipage. Celui-ci est divisé en deux bordées, qui à tour de rôle prennent le quart, les tribordais avec le capitaine, les bâbordais avec le second. C'est généralement le capitaine qui prend le premier quart au départ. La journée est divisée ainsi : 1er quart le matin de 8 heures à midi ; 2e quart de midi à 4 heures ; puis viennent les deux petits quarts de 4 à 6 et de 6 à 8 ; c'est grâce à ces petits quarts que les deux fractions de l'équipage alternent pour les autres quarts, sans quoi les mêmes hommes se trouveraient indéfiniment de service aux mêmes heures, ce qui a son importance pour les quarts de nuit, de 8 heures à minuit et de minuit à 4 heures.

L'ASTIQUAGE.

Les hommes sont logés dans un poste, placé à l'avant du bateau. Le capitaine et le second ont chacun leur cabine.

En plus de l'équipage nous avons un cuisinier pour nous et un pour nos hommes, et un ou deux maîtres d'hôtel, selon le nombre des invités qui prennent place à bord.

Nous pouvons, y compris nos hôtes, être sept passagers, fort commodément logés dans trois cabines à une couchette, une cabine à lit double, et la grande cabine « des dames » à l'arrière, où se trouvent deux lits. Chacun a sa toilette où l'eau arrive en abondance. Il y a même un endroit réservé pour le bain ou le *tub* du matin. Je sais bien que certains yachtsmen, surtout parmi ceux d'outre-Manche, préfèrent monter sur le pont et se faire lancer à toute volée quelques seaux d'eau de mer, mais ce procédé, sans doute fort simple et même très agréable, n'est guère de mise qu'entre amateurs sans préjugés et naviguant seuls, et, en tout cas, il est d'une application difficile dans un port.

Nous avons, au centre du bateau, un fort joli salon-salle à manger, de 6 mètres sur 6, éclairé largement par le haut. De vastes divans garnissent deux des côtés. Les deux autres côtés sont remplis par les portes, une bibliothèque, une cheminée et un piano. A la table peuvent trouver place une dizaine de couverts.

Cette table est naturellement une table à roulis, non pas du sy stème des tables de steamers, où chaque objet peut être saisi dans un cadre, mais du système particulier aux navires à voiles.

En rade et dans les ports elle est parfaitement immobile ; mais si le yacht vient à rouler, on n'a qu'à faire agir un déclenchement, et le plateau de la table, monté sur pivots, lesté d'un fort poids en dessous, oscille de façon à garder toujours la position horizontale. Il en résulte qu'il monte par moments au niveau du menton des uns, tandis qu'il descend aux genoux des autres, Ce balancement n'est pas toujours goûté des novices ni des estomacs susceptibles.

Voilà quelle est notre demeure, dont l'inappréciable avantage est de nous suivre partout, nous dispensant des changements d'hôtels, des transports de bagages, des malles incessamment faites et refaites.

Quant à notre vie, elle varie au jour le jour, selon que nous sommes au port, en rade ou en mer. Tous les matins cependant, à 6 heures, a lieu la même opération, le lavage du pont et l'astiquage des cuivres, indispensables pour maintenir la netteté et la propreté, qui sont la véritable coquetterie du bord. Ce petit remue-ménage réveille ceux qui n'ont pas le sommeil invincible : mais on s'y fait vite, et l'on se rendort souvent au bruit de l'eau roulant sur le pont et du frottement des balais et des raclettes. Les ablutions, la toi-

lette, un tour sur le pont pour voir le temps, vous mènent à l'heure du petit déjeuner.

Si vous êtes au port ou en rade, vous n'avez qu'à prendre votre casquette et votre canne pour aller à terre vous promener ou faire telle excursion qu'il vous plaira.

En mer vous avez le choix entre diverses distractions : la principale est de regarder, de s'absorber dans une contemplation béate de la mer « aux couleurs changeantes ». La rencontre d'un navire, d'une épave quelconque, est un événement de haute importance. Toutes les quatre heures, on relève le loch, qui indique la rapidité de la marche; ceci présente un double intérêt : d'abord on sait si l'on approche du but, et ensuite le véritable yachtsman constate toujours avec plaisir que son bateau navigue à bonne allure. C'est une satisfaction d'amour-propre.

LE LAVAGE DU PONT.

Quand le temps est calme et que le vent gonfle à peine nos voiles, nous nous livrons à la pêche. On met des lignes à la traîne et l'on prend des maquereaux, des thons, etc., suivant les latitudes. Aux heures de calme plat, on peut, avec des lignes spéciales, pêcher la morue.

Après la pêche, la chasse : nous tirons les oiseaux de mer qui volent autour de nous. Les atteindre est malaisé, mais les retrouver, lorsqu'ils sont tombés, est encore plus difficile. Il faut se contenter de la vaine gloire d'un beau coup de fusil. Faute d'oiseaux, on pend des bouteilles vides au bout d'une vergue, et on les casse au pistolet ou à la carabine.

Tout cela est fort bien, me direz-vous, lorsqu'il fait beau. Mais s'il pleut? S'il pleut, nous avons tout ce qu'il faut à bord : des livres, des cartes pour le whist des gens sérieux et le poker des plus fougueux, et dans la cloison de notre salon est encastré un piano, un piano sur lequel bien des jolies mains ont joué déjà, accompagnant de quelque rêveuse mélodie le balancement doux du navire.

Le seul cas où l'on ressente une sensation angoissante, c'est par les temps de brouillard, alors que résonne d'instant en instant le *hou-hou* du cornet avertisseur. Parfois un autre cri lui répond, autre hou-hou, ou bien rauque mugissement de sirène à vapeur.

Plus ou moins loin, une ombre passe, et l'on s'estime heureux d'avoir évité l'abordage.

Le soir vient. Le navire met ses feux de position, le vert à tribord, le rouge à bâbord. Si vous naviguez en vue des côtes, les phares s'allument, et vous reconnaissez, grâce à eux, et même beaucoup plus facilement qu'en plein jour, les parages où vous vous trouvez. Demain matin, vous vous réveillerez peut-être en rade, et en montant sur le pont vous verrez le cuisinier, jaloux de sa réputation, déjà prêt à descendre à terre avec un homme de service, tous deux armés de vastes couffins où ils rapporteront la viande fraîche, les légumes et les fruits.

Et puisque je vous parle des choses de la table, j'ajouterai que dans les ports de la Grande-Bretagne on reçoit à bord la visite d'un douanier qui met sous scellés tous vos vins et spiritueux. Pour prendre vos propres bouteilles il vous faudra payer les droits d'entrée.

Le séjour en rade est plus agréable que celui des ports, où règnent souvent des odeurs de vase et de détritus, où l'on est exposé à la chaleur et à la poussière. Le seul inconvénient provient de la nécessité d'armer un canot pour descendre à terre ou vous ramener à bord. Malheureusement les belles rades, comme celles de Saint-Malo et de Brest, sont rares en France. Beaucoup plus nombreuses sur les côtes d'Écosse et d'Angleterre, elles attirent tout naturellement le yachtsman vers ces parages.

Nous y avons navigué l'année dernière, et je me fais un plaisir de vous communiquer un résumé de notre journal de bord. Peut-être cet itinéraire pourra-t-il séduire quelques amateurs, et pour faire ce voyage, point n'est besoin d'être propriétaire d'un yacht. On trouve à louer tout équipés de très bons navires de plaisance. En se réunissant à plusieurs et en payant chacun sa quote-part des frais, la dépense n'est nullement excessive. Cinq de nos amis ont loué pendant six semaines un yacht de 90 tonneaux, pour la somme fort raisonnable de 6125 francs, soit 1225 francs par tête. Bien des voyages par chemins de fer sont plus coûteux.

Croisière de 1894

Jeudi 19 *Juillet.* — Départ du Havre à 11 h. 1/2.

Vendredi 20. — Arrivée à Ostende à midi.

Samedi 21. — Bruges en chaloupe à vapeur. Visite de Bruges.

Dimanche 22. — En chemin de fer, Anvers, ville, exposition (coucher à Anvers).

Lundi 23. — Retour à Ostende. Départ d'Ostende à 3 heures.

Mardi 24. — En mer.

Mercredi 25. — Arrivée à 6 heures à Ijmuiden. Départ à 7 heures, arrivée Amsterdam à 10 heures, visite des musées, excursion à Saardam en chaloupe à vapeur.

Jeudi 26. — Visite de la ville en canot et du jardin zoologique.

Vendredi 27. — Excursion à Marken en chaloupe à vapeur. Départ à 1 h. 1/2, retour à 6 h. 1/2.

Samedi 28. — Départ d'Amsterdam à 9 heures, arrivée à Ijmuiden à midi. Départ immédiat en mer, bon vent, belle mer.

Dimanche 29. — En mer.

Lundi 30. — En mer, à 2 heures du matin arrivons en vue des côtes d'Écosse, calme à partir de midi; nous entrons dans le Firth of Forth.

Mardi 31. — Arrivée à 2 h. 1/2 du matin, mouillé devant Granton. — Visite à Édimbourg en chemin de fer Au Pont du Forth en chaloupe à vapeur.

Mercredi 1er *Août.* — Départ d'Édimbourg à midi; loch Lhomond, coucher à Inversnaid.

Jeudi 2. — D'Inversnaid aux Trosachs par le loch Katrine, coucher aux Trosachs.

Vendredi 3. — Des Trosachs à Inverness.

Samedi 4. — Arrivée du yacht à Inverness (venant de Granton). Départ à 6 h. 1/2, coucher à l'entrée du loch Ness dans le canal Calédonien à Dochgairloch.

Dimanche 5. — Promenade à pied dans la campagne, en canot à vapeur à la cascade de Foyers.

Lundi 6. — Départ de Dochgairloch à 7 heures du matin. Traversée du loch Ness. Arrivée à midi à Fort Augustus. Coucher à Gairlochy.

Mardi 7. — Départ de Gairlochy à 6 heures, passé les escaliers de Neptune à 10 h. 1/2, promenade en bateau à vapeur à Fort William, coucher à Corpach.

Mercredi 8. — Départ de Corpach à 10 h. 1/2, vent faible, nous mouillons devant Invers Caddle à 4 h. 1/2.

Jeudi 9. — Départ d'Invers Caddle à midi 1/2, arrivée à Oban à 6 h. 1/2.

Vendredi 10. — Oban. Excursion en chaloupe à vapeur à Connel Ferry et à Dunstaffnage Castle.

Samedi 11. — Oban. Excursion en voiture au lock Etive.

Dimanche 12. — Oban. Promenade à Kerrera en canot.

Lundi 13. — Oban. Denollys Castle.

Mardi 14. — Oban. Excursion au loch Awe.

Mercredi 15. — Oban. En bateau à Ballaculish, promenade à pied.

Jeudi 16. — Oban. Excursion à Crinan, Ardrishaig et retour par le loch Awe.

Vendredi 17. — Oban. Excursion à Staffa et Iona.

Samedi 18. — Départ d'Oban à 5 heures du soir.

Dimanche 19. — En mer.

Lundi 20. — Arrivons à midi à Kingstown, visite à Dublin.

Mardi 21. — Dublin. Promenade à Kingstown.

Mercredi 22. — Promenade en coach à Greystones.

Jeudi 23. — Temps affreux, impossible de quitter le port.

Vendredi 24. — Dublin.

Samedi 25. — Courses de Leopardstown.

Dimanche 26. — Visite aux environs de Dublin.

Lundi 27. — Départ de Kingstown à 10 heures du matin.

Mardi 28. — En mer, à 9 heures du matin, doublé les Smalls, à 9 heures du soir doublé les Long Ships (cap Land's End).

Mercredi 29. — En mer, à 3 heures relevé les Héaux de Brehat, à 11 heures mouillé en rade de Saint-Malo.

A la recherche de Lenz

Il y a plus d'un an que l'on est sans nouvelles du cycliste Frank G. Lenz. Sa dernière lettre, datée de Tabrees, en Perse, remonte au 2 mai 1894. Les pays par lesquels il devait passer pour gagner Constantinople sont à peu près sans communications avec le reste du monde, et l'on n'a pu savoir exactement ce qu'était devenu le voyageur. Le bruit avait couru qu'il avait été assassiné. Il est à craindre que, par violence ou maladie, il ne soit mort.

Cependant, comme il pourrait avoir été retenu prisonnier, ou dans l'incapacité de poursuivre sa route par suite d'un accident quelconque, M. William L. Sachtleben est arrivé d'Amérique il y a un mois et s'est rendu immédiatement à Constantinople, où il tâchera de trouver quelque indice pour le diriger dans la périlleuse recherche qu'il va entreprendre.

M. Sachtleben a déjà traversé ces contrées, en faisant à bicyclette, avec M. Allen, le tour du monde, pour le compte du journal américain *Outing*. C'est aux frais du même journal que Lenz avait entrepris également de faire le tour du monde, mais en sens inverse. Avant de disparaître, il avait traversé le Canada, le nord de la Chine, la Birmanie et la Perse.

Nous souhaitons, sans trop oser l'espérer, que M. Sachtleben ramène son confrère sain et sauf : mais il est déplorable de voir des jeunes gens de vingt-huit ans, d'une certaine intelligence, comme Lenz, risquer leur vie pour des prouesses sportives le plus souvent bien vaines.

Gaston Boissier. — *L'Afrique Romaine* (Promenades archéologiques en Algérie et en Tunisie), avec 4 plans. Paris, Hachette, 1895, in-12, 3 fr. 50.

Ce nouvel ouvrage du savant professeur avait sa place marquée dans notre chronique : il a été inspiré par une arrière-pensée d'actualité. Quand il visitait l'Afrique en 1891, M. Boissier rencontra des sénateurs et des députés qui parcouraient le pays pour en connaître les ressources et les besoins actuels. Comment, avec la connaissance de l'antiquité romaine, n'eût-il pas vu aussitôt ce que l'étude de l'administration romaine en Afrique pourrait fournir des lumières pour la solution des questions du présent !

L'étude détaillée de la région du Magreb, ethnographie, géographie, archéologie, est aujourd'hui terminée. On peut se féliciter qu'un maître tel que M. Boissier ait bien voulu résumer dans cet ouvrage qui ne le cède en rien aux précédents pour la vie et la couleur, tout ce que nous savons de Carthage, de l'armée romaine en Afrique, de la vie dans les villes et dans les campagnes, du caractère des indigènes d'après les écrivains et les monuments anciens.

Il étudie surtout l'œuvre d'assimilation de ces peuples par Rome, exemple que nous voudrions bien suivre.... si nous le pouvions.

On voit donc quel profit on peut tirer de cet excellent livre d'archéologie pour la géographie de l'Algérie et de la Tunisie d'aujourd'hui.

Philippe Daryl. — *Le Sport de l'Aviron.* Un vol. in-8, illustré de 150 dessins inédits. Paris, May et Motteroz, 6 francs.

On ne saurait être amateur de la rame sans vouloir connaître tout ce qui touche à ce sport-type : aussi lira-t-on avec un vif intérêt les pages relatives à l'historique de l'aviron depuis l'antiquité, aux régates, au lendit.

Quant aux novices qui désirent faire leur instruction, ils pourront la faire très complète au point de vue théorique aussi bien que pratique, grâce aux chapitres parfaitement étudiés et très démonstratifs sur l'attaque, la passe dans l'eau, le dégagé, la nage en couple, l'entraînement, etc.

La dernière partie de l'ouvrage, solidement documentée, donne, entre autres renseignements, le code des courses de la Fédération française des Sociétés d'aviron, les résultats des championnats, la composition des équipes parisiennes remarquées depuis cinquante ans dans les régates de France et de l'étranger.

Bref, grâce aux notes fournies par MM. Fleuret et Sevin, M. Philippe Daryl a pu mener à bonne fin ce véritable *vade-mecum* des fidèles du Sport nautique.

L'ouvrage est conçu surtout en vue des amateurs désireux de ramer en course.

Mais combien de jolies excursions n'est-il pas facile de faire le long des rivières et des canaux, avec une bonne yole, stable et résistante, où pourra trouver place un léger bagage ! Pour cela, il faut d'abord savoir ramer, et, à ce titre, la partie technique de ce livre est particulièrement recommandable.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Comment on voyage dans les Régions Arctiques

I. — Premières tentatives vers le Pôle

Les terres arctiques comprennent : au nord de l'Europe, l'île de Jan Mayen, Beeren Eiland (Ile aux Ours), l'archipel du Spitzberg, la Terre François-Joseph, les deux îles de la Nouvelle-Zemble et l'île de Vaïgatch; au nord de l'Asie : l'île de la Solitude, l'archipel de la Nouvelle-Sibérie avec les îles Jeannette, Henriette et Bennett et la terre de Wrangel; au nord de l'Amérique, l'énorme complexe de terres et d'îles désigné sous le nom d'archipel Polaire Américain ; enfin, entre l'Amérique et l'Europe, le Grœnland, qui par ses vastes dimensions mérite le nom de continent.

Dans les régions arctiques on peut entreprendre des voyages de trois ordres différents : des tentatives vers le Pôle, des explorations scientifiques, enfin des excursions en yacht.

TENTATIVES VERS LE POLE

Les routes vers le Pôle sont tracées par la grande porte et les deux couloirs faisant communiquer le bassin polaire avec les autres océans. La grande porte est la large mer semée d'îles et d'archipels comprise entre le Grœnland et la Nouvelle-Zemble ; les deux couloirs sont les détroits de Smith et de Bering.

Cette dernière route, préconisée par Gustave Lambert, n'a été essayée que par l'expédition de la *Jeannette*, terminée par la terrible catastrophe dont le souvenir est encore présent à la mémoire de tous. De ce côté les banquises descendent très loin au sud, au delà du 65e degré. Cet itinéraire ne présente donc encore aucune chance de succès.

Dans le détroit de Smith, un navire, marchant vers le nord, doit vaincre la dérive des glaces entraînées au sud par le courant. Si la saison est favorable, il peut atteindre facilement l'entrée septentrionale du canal de Robeson, mais là se trouve définitivement arrêté par d'épaisses banquises. Au nord du Grœnland et de la terre de Grinnell le bassin polaire est couvert de glaces inattaquables (glaces paléocristiques de Nares).

Dans le large océan compris entre le Grœnland et la Nouvelle-Zemble, l'explorateur a le choix entre trois itinéraires. Le premier longe vers le nord la côte orientale du Grœnland. Devant cette côte, une banquise très compacte dérive également vers le sud, et expose par suite un navire aux mêmes dangers que dans le détroit de Smith. La catastrophe de la *Hansa* et l'expédition de la *Germania* en 1868 montrent les périls d'une expédition de ce côté.

Au nord du Spitzberg, une seule tentative a été faite avec un vapeur par Nordenskiöld. Le 19 septembre 1868, ce bâtiment atteignit le 81° 42′ de lat. N. par 17° 30′ de long. E. de Gr., la plus haute latitude à laquelle un navire soit parvenu dans l'ancien monde. Au delà, le passage était barré par une banquise.

A l'est du Spitzberg, la Terre François-Joseph paraît un excellent point de départ vers l'extrême nord. Cette route a été essayée en 1894 par un Anglais, M. Jackson; malheureusement, l'été dernier, cette partie de l'océan Arctique a été encombrée par des banquises, et de cette expédition aucune nouvelle n'est encore parvenue. Vraisemblablement elle a été contrainte à un dangereux hivernage.

MON YACHT AU MOUILLAGE DANS LA BAIE DE LA RECHERCHE.
D'après une photographie communiquée par M. Rabot.

Ainsi, dans aucune direction, les navires n'ont rencontré cette fameuse mer libre, rêve des géographes en chambre, et partout ils ont été arrêtés par des banquises impénétrables. En présence de ces obstacles, les explorateurs ont alors songé à avancer à pied sur les glaces marines en emportant leurs approvisionnements sur des traîneaux. Dans ces tentatives, quelques minutes de latitude seulement ont été gagnées au prix d'efforts inouïs. La marche sur les banquises est très pénible. D'autre part, souvent, sous l'action des vents et des courants, la nappe de glace dérive en sens inverse de la direction suivie par l'expédition. Tous les efforts des explorateurs deviennent ainsi inutiles. C'est cependant en avançant sur le *pack* (banquise) que de courageux voyageurs ont atteint la plus haute latitude à laquelle l'homme soit arrivé. En avril et mai 1876 le commandant Markham, de la marine royale anglaise, parvint au 83° 20′ 26″ au nord du canal de Robeson, et en 1883 l'Américain Lockwood dépassa ce point de trois milles et demi. On ne pourrait atteindre le Pôle par ce moyen que si un continent s'étendait dans la direction du nord, et permettait une marche relativement facile. Or aucune terre située dans ces conditions n'a été jusqu'ici découverte. Aussi, en 1885, Nordenskiöld, l'explorateur arctique le plus compétent, déclarait-il le Pôle inaccessible avec les moyens de locomotion dont nous disposons actuellement.

En dépit de cette prédiction, le Norvégien Frithjof Nansen, célèbre par sa traversée du Grœnland, vient d'entreprendre une nouvelle expédition vers le Pôle. Le plan très original de cette tentative repose sur le régime des courants dans l'océan Arctique. Au delà des îles de la Nouvelle-Sibérie, un grand courant passe au nord de la Nouvelle-Zemble, de la Terre François-Joseph et du Spitzberg. Suivant toute vraisemblance, il atteint le voisinage du Pôle, redescend ensuite au sud le long de la côte orientale du Grœnland, puis se termine dans le détroit de Davis à l'ouest du cap Farvel. Ce sont ces eaux qui dans leur mouvement de descente vers le sud poussent les glaces vers le Spitzberg septentrional et dans le Grœnland oriental entraînent la banquise à la plus basse latitude à laquelle elle se rencontre dans notre hémisphère.

L'itinéraire de ce courant a été révélé, il y a dix ans, par un cas curieux de flottage. En 1884, près de Julianehaab, dans le sud-ouest du Grœnland, on découvrit un glaçon chargé d'épaves authentiques de la *Jeannette*. Des îles de la Nouvelle-Sibérie le bloc avait dû être d'abord entraîné dans le voisinage du Pôle, puis charrié ensuite au sud par les eaux descendant le long de la côte orientale du Grœnland. C'est par la même voie que les énormes quantités de bois jetées dans l'océan Glacial par les grands fleuves de Sibérie arrivent au Grœnland, sur la côte nord du Spitzberg, etc.

M. Nansen a conçu le très original projet de se laisser porter vers le Pôle par ce courant et la banquise qu'il entraîne. En juillet 1893 le hardi explorateur norvégien a quitté l'Europe, se dirigeant par la mer de Kara vers les îles de la Nouvelle-Sibérie, où il devait entrer dans la zone du courant polaire. Cette tentative est très aventureuse; une nouvelle entreprise de ce genre ne peut guère être conseillée qu'à des voyageurs ayant fait par avance le sacrifice de leur vie.

Jusqu'au retour de M. Nansen, je dissuaderai les explorateurs de toute nouvelle tentative vers le Pôle. Actuellement leurs efforts doivent tendre vers un but moins grandiose mais plus pratique, vers l'étude des déplacements des glaces.

(*A suivre.*) CH. RABOT.

L'Art Javanais

Notes sur la Danse et la Musique

La civilisation européenne, chaque jour, pénètre davantage l'Extrême-Orient. Ses conquêtes, dont on ne peut nier les bienfaits, ont leurs revers. Elles effacent les reliefs pittoresques, les couleurs propres de ces pays qu'elles préparent à un autre avenir, aux dépens parfois de ce qu'il y avait de précieux dans leur passé. C'est un devoir du moins pour l'Européen d'en conserver les reliques ou tout au moins la trace. Telle est la pensée qui a inspiré l'auteur de ces notes, M. Lefaivre, consul de France à Java. Témoin sympathique des entreprises de la colonie hollandaise, il n'a pas négligé le passé artistique des peuples qu'elle s'est assimilés. Nous devons, en le félicitant, le remercier d'avoir associé le « Tour du Monde » à ses observations.

Nos lecteurs se rappellent sans doute le vif intérêt qui accueillit, à l'Exposition universelle de 1889, l'orchestre javanais ou *gamelang*, et les danses qu'il accompagnait. Ce spécimen, forcément incomplet et imparfait, d'un art inconnu chez nous, excita une légitime curiosité. Mais les plus curieux durent en rester à cette première impression, car, faute de documents, les études ne pouvaient être poussées plus loin. Nous ne possédons effectivement en France aucune notion sur l'art original qui, depuis des siècles, s'est développé à Java, d'une façon tout à fait indépendante de notre civilisation.

On ignore assez généralement que cette île est parsemée de monuments qui témoignent d'un passé glorieux, que les Javanais possèdent une littérature antique et complète, un art dramatique ayant ses règles établies, une musique qui est sans doute la première après la musique moderne, qui peut à quelques égards lui être comparée.

GOMO X, EMPEREUR DE SOERAKARTA.
D'après une photographie communiquée par M. Lefaivre, consul de France à Batavia.

Les arts de l'Asie ont été étudiés chez nous sous toutes leurs faces : l'art arabe, l'art hindou, l'art chinois, l'art japonais surtout, ont été scrutés par nos savants et par nos artistes. L'art javanais, au contraire, a été délaissé au profit de ses frères aînés, alors que son originalité réelle aurait dû lui valoir un meilleur sort. Les rares voyageurs français qui ont visité Java n'y ont fait qu'un séjour trop court pour étudier les arts d'un peuple dont ils ignoraient même la langue.

Mais il serait temps, pour nous, d'inaugurer cette étude, car l'art javanais est actuellement en décadence et tend à disparaître devant l'implacable civilisation européenne qui, là comme ailleurs, accomplit son œuvre fatale de destruction. Il reste néanmoins à Java quelques foyers artistiques, notamment dans les villes de Solo et de Djokjakarta, grâce aux cours des princes indigènes.

Pour connaître le théâtre javanais dans toute sa beauté, il faut l'avoir vu à la cour de l'empereur de

Solo ou du sultan de Djokjakarta. Il faut avoir assisté aux grandes fêtes princières annuelles pour se faire une idée exacte de la splendeur de ces représentations qui, de nos jours, constituent sans doute la manifestation la plus complète et la plus élevée de l'art javanais.

A la cour de Solo il y a presque tous les soirs une danse ou une comédie en présence de l'empereur.

Les danseuses du palais sont toutes princesses du sang impérial ; les filles même de l'empereur sont appelées à l'honneur de danser journellement sous les yeux de leur auguste père. Ces danseuses sont coiffées d'un casque doré à vaste cimier et n'ont pour tout costume qu'un étroit corsage de velours vert et un sarong roulé autour des hanches, retenu par une ceinture d'argent doré. Les bras et les pieds nus, les épaules découvertes largement, les yeux modestement baissés, elles ondulent doucement aux sons de l'orchestre du gamelang et contournent leurs corps souples en grâces mièvres et affectées, mais d'une exquise élégance.

Quelquefois l'empereur se fait apporter un magnifique rebab d'ivoire et, faisant résonner ses cordes sous un archet quelque peu incertain, il daigne, d'un air profondément rêveur, accompagner les danses et les chants de ses très humbles sujets, pour lesquels il demeure une sorte de divinité, quoique sans pouvoir politique.

THÉATRE DE MARIONNETTES.
D'après une photographie communiquée par M. Lefaivre, consul de France à Batavia.

Les Javanais avaient inventé l'opéra bien avant nous, car leur *wayang-orang* remonte assurément à plusieurs siècles. On y trouve, sous une forme un peu différente, mais au fond très analogue, tout ce qui constitue nos représentations lyriques : personnages richement costumés, jouant quelque antique légende, chants, chœurs, musique symphonique de l'orchestre du gamelang,... tout cela constitue un opéra complet.

Mais, d'autre part, la prépondérance des gestes et des attitudes rappelle plutôt un ballet. C'est en somme un genre intermédiaire qui fait songer aux origines de notre art.

Les représentations chez le sultan de Djokjakarta ou Djokja ne sont guère moins brillantes que chez l'empereur de Solo. Les danseuses de Djokja sont célèbres dans toute l'île pour la correction de leurs attitudes et l'élégance de leurs traditions.

Il n'est même pas nécessaire d'aller au palais du sultan pour le constater, car dans toute la ville on trouve, en abondance, des danseuses du plus réel talent, et il est loisible à chacun, moyennant une dépense assez faible, de s'offrir à domicile une séance de danse javanaise avec accompagnement de gamelang.

Le jour où les Hollandais supprimeront les princes de Solo et de Djokjokarta, ces foyers artistiques, ces conservatoires de l'art national s'éteindront.

DANSEUSES JAVANAISES.
D'après une photographie communiquée par M. Lefaivre, consul de France à Batavia.

LE GAMELANG A JAVA.
D'après une photographie communiquée par M. Lefaivre, consul de France à Batavia.

Ce jour-là, une des belles manifestations de l'art humain aura vécu.

Les Javanais ont aussi des théâtres de marionnettes, qui, bien loin d'avoir la frivolité enfantine qu'on pourrait leur attribuer, ne représentent au contraire que des épopées héroïques. Ces marionnettes figurent des héros, des personnages légendaires, dont les types comme les caractères sont parfaitement définis; leur profil est anguleux, leurs yeux sont obliques et très allongés; leur nez est long et pointu; quelques-unes ont des têtes difformes ou monstrueuses. M. Lefaivre, consul de France à Batavia, a récemment offert une intéressante collection de ces poupées au Ministère de l'Instruction publique. Nos lecteurs pourront les voir au Musée Ethnologique du Louvre.

Mais, parmi les arts javanais, c'est assurément la musique qui tient le premier rang. Il est vrai qu'à la première audition elle déconcerte quelque peu une oreille européenne rompue par une longue accoutumance à notre gamme et à nos accords, mais on se fait très vite à ses consonances, et une éducation de quelques jours suffit pour lui trouver un charme réel. L'orchestre javanais complet ou gamelang se compose d'instruments à vent, d'instruments à cordes et d'instruments à percussion. Mais les instruments à percussion ont ici la place prépondérante, tandis que dans nos orchestres c'est l'inverse. Ces instruments sont des gongs, des carillons ou rangées de cloches et des rangées de lames de bronze.

De nos jours encore, les Javanais ont le secret d'alliages savants qui donnent à leurs gongs et aux autres instruments à percussion une sonorité riche et pleine.

Les chants des Javanais ne produisent tout leur effet que dans l'ensemble de la symphonie du gamelang. Quelquefois ce sont les acteurs eux-mêmes qui chantent la phrase musicale, mais plus souvent les chanteurs, placés en dehors de la scène et mêlés aux musiciens de l'orchestre, accompagnent le jeu de personnages muets. La phrase mélodique, généralement assez courte et plaintive, reprise tantôt par une, tantôt par plusieurs voix, est jetée d'une façon bizarre sur le rythme régulièrement battu par les marteaux du gamelang. L'effet produit est étrange, original, il n'est pas dépourvu d'une certaine grandeur.

En République Argentine

L'Immigration Italienne

La République Argentine est un des pays de l'Amérique du Sud où se rendent de préférence les émigrants italiens, et plus particulièrement la province de Cordoba en reçoit un grand nombre.

Cette province, située au cœur du territoire argentin, se présente comme une vaste plaine de quelque 174000 kilomètres carrés, inclinée légèrement de l'ouest à l'est; à la partie occidentale s'élève une chaîne de montagnes atteignant 2000 mètres.

Le sol est généralement fertile, propice à l'agriculture et à l'élevage, sauf au centre, où l'eau fait défaut. On y trouve des essences utiles à l'industrie, des plantes médicinales, et aussi des mines d'or, d'argent, de fer, de zinc, de cuivre, de sel, de soude, etc., encore peu exploitées, faute de capitaux et de moyens de communication. Les voies ferrées ne s'étendent encore que sur une longueur de 2064 kilomètres, reliant Cordoba, le chef-lieu, à Buenos Aires, à Rosario et à Santa-Fé. Il y a 18 heures et demie de chemin de fer de Buenos Aires à Cordoba. La température est variable dans les diverses parties de la province; le climat est sain et presque jamais humide.

Les Italiens, venus directement d'Europe ou de la province limitrophe de Santa-Fé, se sont agglomérés dans cette région. On y compte actuellement 77 colonies en exploitation, occupant environ 300000 hectares de propriété cultivée, estimée de 32 à 72 francs l'hectare.

Les habitants sont au nombre de 360 000, mais on est frappé de l'énorme prédominance de l'élément italien, qui entre pour 73,45 pour 100 dans cette population, où les Argentins proprement dits ne sont que 8,72 pour 100 et les Espagnols 2,77 pour 100. Les autres nations européennes sont faiblement représentées.

Ces Italiens immigrés se sont surtout, jusqu'à présent, adonnés à la culture. Il font du blé, du maïs et de l'alfa, mais il est à croire que, la situation économique de la République rendant ce genre d'exploitation moins lucratif, ils seront amenés à semer du lin, des patates, du ricin et surtout à faire de l'élevage.

Les lois de la province de Cordoba sont particulièrement faites pour attirer cet afflux étranger. Elles permettent en effet à l'immigrant d'exercer des fonctions électives assez considérables, d'occuper certains emplois municipaux ou gouvernementaux, sans être obligé de renoncer expressément à sa nationalité d'origine.

Aussi peut-on prévoir que les Italiens continueront de venir en grand nombre. Ce n'est pas qu'il ne leur faille travailler sérieusement et qu'ils n'aient au début des difficultés sérieuses à surmonter. Mais ils doivent se sentir là plus à l'aise, moins dépaysés pour ainsi dire, qu'à New-York et aux États-Unis, où l'émigré, à peine débarqué, se trouve aux prises avec une concurrence si âpre et court tant risque d'être odieusement exploité.

LE PORTE-CARNIER DE LA CARAVANE.
D'après une photographie communiquée par M. Foureau.

Le Départ de M. Foureau

M. Foureau, dont nous publions un récit et dont nous annoncions dernièrement le nouveau projet de voyage, s'est mis en route. On avait annoncé d'abord son départ pour la fin de mars, mais il n'a pu avoir lieu qu'un peu plus tard.

Le 11 avril l'explorateur a quitté Biskra, escorté pendant la première partie de l'étape de ce jour par un petit groupe d'amis ou de personnes sympathiques.

Avec M. Foureau sont partis ses compagnons du précédent voyage, MM. L. Leroy et Villatte. Tous trois, ainsi que leurs cinq guides chambba, sont montés sur des mehara, ces célèbres chameaux de course qui sont capables de franchir en un jour de 100 à 200 kilomètres. La selle de ces chameaux est placée un peu en avant de la bosse, et le cavalier, une fois assis, croise ses jambes autour d'une espèce de pommeau et pose ses pieds à la base du cou de l'animal.

Les guides chambba ont été déjà au service de l'explorateur. Une vingtaine de chameliers de la même tribu complètent le personnel de l'expédition. Tout ce monde est armé de fusils Gras, et les trois Européens de fusils à répétition : on ne sait trop qui l'on rencontrera dans le désert; puis, comme M. Foureau n'emporte jamais de viande conservée, il faut bien pourvoir le garde-manger chemin faisant, et l'un des chameaux, promu aux fonctions de porte-carnier, sera chargé du gibier tombé sous les balles des chasseurs.

Détail curieux, presque tous ces chameliers se sont acheté à Biskra de vastes parapluies de cotonnade noire. Le matin du départ il pleuvait, il est vrai, et ils ne s'en servaient pas. Sans doute ils attendaient le grand soleil pour les convertir en ombrelles. Fantaisie étrange en tout cas et fatale au pittoresque!

Le costume que porte M. Foureau est fort simple, mais pratique : coiffure blanche, veste légère en flanelle et pantalons larges à la mode des nomades.

Les bagages de la caravane, rangés méthodiquement, les tonnelets à eau et les outres sont portés par 65 chameaux de bât. L'un d'eux, un chameau blanc, baptisé du nom pompeux de Théodose, a l'insigne honneur de porter le théodolite et les instruments nécessaires aux relevés et aux observations astronomiques.

Par une maussade matinée de pluie, qui pourtant devint moins triste vers dix heures, tout ce monde se mit en branle. Avec force cris, avec ce ton de dispute forcenée qui leur est habituel en pareil cas, les chameliers sellèrent et chargèrent leurs bêtes. Deux heures de brouhaha et d'imprécations furent nécessaires à ce labeur.

Enfin tout fut paré. Théodose, gravement, se mit en marche avec tous ses compagnons porteurs de bagages, prêts aux longues privations, et en voyant passer ceux qui ont la charge des tonnelets à eau, le *Sic vos non vobis...* du poète vous revenait à l'esprit.

Une demi-heure plus tard M. Foureau, ses deux amis et les guides s'installaient sur leurs mehara et quittaient Biskra au pas allongé de leurs montures.

Dans un mois ou un mois et demi, ils seront chez les Touareg Azdjer. Ceux-ci tiendront-ils leur promesse? Guideront-ils M. Foureau vers l'Aïr? Quand surtout verra-t-on revenir l'explorateur de cette périlleuse expédition en ces inhospitalières contrées où l'homme est souvent aussi hostile que la nature?

M. Scott Elliot

Au Rououenzori et dans l'Ouganda

Cliché du « Daily Graphic »

M. SCOTT ELLIOT.

M. Scott Elliot est un des voyageurs qui connaissent le mieux l'Afrique. Il a parcouru la région du Cap; il a vu naître les colonies du Zambèze; en remontant le Nil il n'a été arrêté que par les instances bienveillantes des autorités anglo-égyptiennes; il a traversé Madagascar, de Tananarive à Port-Dauphin; enfin, il a pris part à l'œuvre de délimitation de frontières sur le Niger.

En 1893, il a quitté l'Angleterre pour se rendre dans l'Afrique Orientale. Au mois de novembre de la même année, il se mettait en route de Mombaz, sur la côte, et se dirigeait vers l'Ouganda, par des routes connues, à travers les territoires entourant le lac Victoria Nyanza.

M. Scott Elliot était le seul Européen de son expédition. Parti avec 70 porteurs, il n'en avait plus que 45 avec lui en arrivant au Rououenzori. Son chef de caravane était un mauvais drôle, et des désertions nombreuses se produisirent. Il dut congédier cet homme et apprendre le souaheli pour diriger lui-même ses porteurs. Cela fait, tout marcha bien. Les belliqueux Masaï ne lui firent d'autre dommage que de lui voler des ânes, et il parvint sans encombre à une station de la Compagnie de l'Afrique Orientale, appelée Matchako.

De là il se dirigea vers la chaîne des monts Nandi, à travers une contrée charmante, et gagna l'Ouganda, où il séjourna quelque temps. S'intéressant beaucoup à tout ce qui touche à la botanique, le voyageur trouva là ample matière d'étude.

M. Scott Elliot décrit le plateau de l'Ouganda comme susceptible d'un grand avenir. Le blé, avec quelques soins, peut y pousser abondamment. Le café indigène est excellent. Le tabac, les patates douces et les légumes européens viennent bien, et la banane, à elle seule, constitue une précieuse ressource. Ses feuilles servent à couvrir les maisons, s'emploient en guise de vêtement, d'ombrelle ou même de berceau. Des religieux français tirent du fruit de l'eau-de-vie, du champagne et de la bière, et en font aussi une sorte de pain et des confitures.

Les indigènes sont intelligents et accueillent avec empressement les produits européens. Nos chapeaux hauts de forme surtout ont trouvé chez eux le plus vif et le plus inattendu succès.

Après un détour, M. Elliot atteignit le 1er avril les rives du lac Albert-Edouard et aperçut pour la première fois, par une superbe soirée, les cimes du Rououenzori, les fameuses montagnes de la Lune. « Le soleil, dit-il, se couchait précisément derrière la sierra et en projetait le contour avec une vigueur saisissante, — la sombre ceinture de forêts, la ligne des pics dentelés, et au-dessus les sommets brillant de leur vêtement de neige, effleurés par le reflet de pourpre ardente du couchant : ce fut le plus admirable, le plus impressionnant spectacle que j'aie jamais vu. »

Au bout de quelque temps, M. Elliot gagna Kative, sur les bords du lac Albert-Edouard, et y établit une sorte de quartier général, pour explorer de là le massif du Rououenzori. Il séjourna dans la région pendant quatre mois, visitant les vallées et essayant plusieurs ascensions. Il parvint jusqu'à 12 ou 13000 pieds, mais, bien que certains pics semblent atteindre une altitude de 16 500 pieds, il ne put monter plus haut que nous avons dit. Ceux de ses gens qui l'avaient accompagné jusqu'à 10000 pieds ne voulurent pas monter au delà.

Il faisait très froid; l'humidité et l'insalubrité générale de ce district faisaient sentir leurs effets jusqu'à ces hautes stations, et l'explorateur y subit un des plus violents accès de fièvre qu'il ait jamais eus.

Il observa un phénomène curieux : un nuage blanc énorme enveloppe les cimes de la montagne, et descend jusqu'à 6000 pieds environ. Vers 10 heures du matin, la nuée commence à rouler et à s'élever lentement. A 5 heures et demie du soir seulement, on peut distinguer les sommets neigeux.

M. Scott Elliot releva des traces indiscutables d'origine volcanique, et certaines vallées lui parurent avoir été, à de lointaines époques, occupées par des glaciers.

CAMPEMENT SUR LES HAUTEURS DE OUA-TETEITA.
D'après le « Daily Graphic »

Au point de vue de la botanique, il distingua sur les flancs des montagnes une zone de forêts, une zone de bambous, et une région où la violette et autres simples fleurs d'Europe sont mêlées à des bruyères, à des seneçons arborescents et à de gigantesques lobélias. La faune était assez pauvre et les indigènes ne présentaient aucun intérêt particulier.

Ceux-ci étaient très méfiants, ce que M. Elliot attribuerait au peu de ménagements avec lequel les a traités un voyageur précédent, M. Stuhlmann. Ils attaquèrent même deux hommes de l'expédition anglaise qui avaient été envoyés à la chasse aux papillons, et M. Elliot jugea à propos de s'éloigner.

De Kative il redescendit vers la rivière Naghera, tributaire du lac Tanganyika, et dont il voulait reconnaître la navigabilité. Il constata que des bateaux à vapeur de faible tonnage pourraient en effet remonter ce cours d'eau pendant environ 60 milles ou 96 kilomètres, ce qui amènerait à une assez faible distance du lac Victoria Nyanza.

En 55 jours de route, M. Elliot se rendit de Kative au Tanganyika. Il se dirigea de là vers le sud jusqu'au Nyassaland, et, suivant alors le Zambèze, il regagna la côte, où il s'embarqua pour revenir en Angleterre.

Alpinisme

Les Accidents en Montagne

La saison des ascensions va s'ouvrir, et au moment où tant d'alpinistes expérimentés vont se lancer dans la montagne, un coup d'œil rétrospectif sur les accidents advenus en 1894 n'est pas inutile. Un long travail sur ce sujet, publié par M. L. Norman-Neruda dans les *Mittheilungen* du Club Alpin allemand-autrichien, est singulièrement instructif à plusieurs égards.

La devise de l'alpiniste devrait être le « Connais-toi toi-même » du philosophe, appliqué à ses moyens physiques. Il faut, avant de s'aventurer dans la montagne, savoir de quoi l'on est capable comme agilité, endurance et sang-froid. Il faut aussi avoir les connaissances techniques nécessaires, que donnent bien les guides et manuels, mais qu'il faut arriver à posséder mieux que théoriquement, par des expériences méthodiquement graduées. Ces belles recommandations qu'on lit dans les livres ne font pas toujours l'impression nécessaire, et il n'est pas superflu de les appuyer de quelques exemples. Ainsi le malheur des uns profitera-t-il peut-être aux autres.

Sans s'arrêter à quelques accidents mortels, survenus dans la montagne et causés la plupart par des chutes, mais en des cas qui n'ont rien à voir avec le tourisme proprement dit et sont dus à des imprudences, analogues au fait de trop se pencher par une fenêtre ouverte, M. Norman-Neruda raconte les dix-neuf accidents enregistrés l'année dernière en diverses ascensions entreprises dans les Alpes, tant en Autriche qu'en Italie et en Suisse.

Nous ne citerons que les plus typiques. Le 3 juin 1894 H. Ascher et deux amis escaladent le rocher abrupt qui forme la « tête » de la *Frau Hitl*, près Innsbruck. Il veut redescendre avant eux. Pour passer de la « tête » à l' « épaule » de la Frau Hitl, il faut passer d'un point d'appui à un autre, assez éloigné. Le jeune homme, d'assez petite taille, n'atteignit pas le second point. Il resta suspendu par les mains. Il appela à l'aide. Au bout de quelque temps un de ses compagnons l'entendit et se hâta de venir à son secours, mais les forces du malheureux étaient à bout; il lâcha prise et se fracassa dans l'abîme, où il disparut. Ces trois amateurs n'avaient pas de guides avec eux.

Un garçon de vingt ans, nommé Klausz, entreprend avec un ami, le 1er juillet, l'ascension du *Vrenelis Gärtli* (Suisse) et est tué dans une chute. Les deux camarades n'avaient pas de guide. Klausz passait pour très téméraire et, quoique n'ayant fait que très peu de grandes ascensions, ne trouvait rien trop difficile.

Le 29 juin, un compositeur d'imprimerie, nommé Alfred Lipnitzky, âgé de dix-sept ans, tombe du sommet du *Wiener Schneeberg* et est retrouvé brisé 200 mètres plus bas. Malgré des avis sérieux, il avait voulu gravir la paroi escarpée du rocher, au lieu de prendre le petit sentier qui mène au sommet.

Le 24 décembre, Augusto Perron, un ami et un guide entreprennent de gravir le Monte Legnone (Italie). Perron s'avance dans un endroit assez dangereux, glisse et tombe d'une hauteur de 500 mètres. Les trois alpinistes, dans le passage difficile, n'étaient pas attachés.

Un guide, Joseph Maria Biner, fait, le 20 septembre, avec le Dr P. Horrocks et Peter Perron l'ascension de la pointe du *Zinal-Rothhorn* (Suisse). A la descente ils étaient parvenus à la « Table » qui s'incline vers le glacier Durand. Biner avait traversé ce plateau et pris pied de l'autre côté. Le Dr Horrocks, attaché au milieu, entre Biner et Perron, était en train de rejoindre le premier, lorsque le rocher auquel Perron avait attaché la corde céda et roula. Perron, sur la surface fort lisse où il se trouvait, glissa, entraîné. Le Dr Horrocks, emporté à son tour, fit une sorte de saut périlleux et retomba, sans se tuer, sur la tête. Le choc fut si fort que Biner ne put y résister et roula comme ses deux compagnons. Tout à coup la chute se trouva enrayée. Entre Perron et le Dr Horrocks la corde s'était prise dans un rocher. Mais cet arrêt fut si brusque que la corde, en assez mauvais état, cassa du côté de Biner et que celui-ci alla se tuer, 600 mètres plus bas, sur le glacier.

Nous ne nous attarderons pas aux quatorze autres accidents relevés dans cette même année 1894. Il ne s'agit pas de s'appesantir sur ces tristes récits, mais de voir quelles leçons se dégagent de cette statistique.

Remarquons d'abord que dans quatorze cas sur dix-neuf, les ascensionnistes n'étaient accompagnés d'aucun guide. Les excursions entreprises étaient

d'ailleurs classées comme faciles. Dans les cinq autres cas il n'y avait de difficultés réelles que dans deux ascensions. Mais presque toutes les victimes, les deux guides et une seule autre personne exceptés, n'avaient aucune expérience réelle et sérieuse de la montagne. L'une d'elles avait quinze ans, une autre dix-sept, une autre dix-neuf et une autre vingt ans.

Quatre des personnes en question étaient dans des conditions physiques défectueuses : trop petite taille, faiblesse, maladie de cœur.

Le Dr Wehrmann, tué dans une chute sur la Seealpe près d'Obertsdorf, avait des bottes légères et une ombrelle au lieu des souliers à clous et de l'alpenstock nécessaires. La corde à laquelle était attaché le guide Biner n'était pas en bon état : première faute. Seconde erreur : la solidité du rocher auquel elle fut fixée aurait dû être vérifiée avant de se lancer en avant.

Quant aux accidents eux-mêmes, ils ont eu pour cause, en grande majorité, les chutes. Les avalanches et les éboulis de pierres n'ont fait que deux ou trois victimes. Deux touristes ont péri à la Marmolata pour s'être hasardés trop tôt en montagne après une tombée de neige.

On voit que c'est à l'inexpérience qu'il faut s'en prendre la plupart du temps. Que faut-il en conclure?

Qu'on doit, avant de s'engager dans une ascension, connaître les règles essentielles de prévoyance, sinon, même pour les courses faciles, ne s'y hasarder qu'avec des compagnons expérimentés. En effet, il y a plus d'accidents dans ces ascensions faciles, faites sans guides, que dans d'autres, beaucoup plus périlleuses, où l'on s'est fait accompagner. Les très jeunes gens, novices, dont la stature n'est pas encore assez haute ni la force assez développée, doivent surtout ne jamais se hasarder seuls. Il en est de même des personnes délicates, surtout de celles dont le cœur est atteint.

Qu'il faut soigneusement vérifier l'état du temps et se méfier des neiges fraîches.

Qu'on doit examiner avec soin la qualité de son matériel, des cordes entre autres, dont l'emploi doit être constant aux passages difficiles.

Il faut aussi savoir choisir son guide et ne pas toujours s'en tenir aux références trop succinctes qu'ils peuvent vous présenter inscrites sur leur livret. Il y a plusieurs manières de participer à une ascension. On peut y figurer comme premier guide, comme second guide et comme porteur. Il y a quelquefois une différence sensible entre les affirmations du livret et la réalité vraie. C'est ainsi qu'un guide, ayant un certificat pour une certaine ascension difficile, se trouvait l'avoir faite effectivement, mais attaché à la remorque d'un de ses camarades qu'il avait plus gêné que secondé.

Enfin et surtout il est à désirer que les ascensionnistes ne se laissent pas entraîner par un désir immodéré de se distinguer à tout prix et de passer là où d'autres ne passèrent pas encore, surtout lorsqu'on peut atteindre son but par un chemin praticable. Le désir d'être appelé dans une revue spéciale « la vaillante alpiniste Mme X... » ou « le bien connu M. Z... » a vraiment fait trop de victimes.

On dira que tout ceci n'est guère pour encourager ce sport, si sain sous tous les rapports. Il n'en est rien. Il ne s'agit que de procéder avec méthode et réflexion. En devenant alpiniste, peu à peu et progressivement, on acquiert les connaissances et les forces nécessaires pour prévoir ou vaincre le danger, et, comme le dit fort bien M. Norman-Neruda, celui qui dédaigne les moyens acquis par l'expérience, ne peut, s'il lui arrive un accident, s'en prendre à l'alpinisme : lui seul est coupable.

Henry de Varigny. — *En Amérique.* — Notes scientifiques. Paris, Masson, 1895, in-12, 3 fr. 50.

Ces notes sont un peu confuses : les renseignements de l'auteur sont exposés au hasard du voyage, à bâtons rompus, comme ils furent acquis. Aussi voit-on un chapitre sur la pisciculture suivi de notions sur la préhistoire américaine, la question du nègre trouvant place entre une visite au bureau météorologique et la description du jardin zoologique de Philadelphie.

Il ne faut pas croire cependant que le livre y perde tout son intérêt. D'abord il a de la verve, et puis il instruit, surtout au sujet des établissements scientifiques de l'*Union Américaine.* M. de Varigny avait été, l'année dernière, chargé d'une mission officielle aux États-Unis.

De là ces notes amusantes en même temps sur le laboratoire de psychologie expérimentale, le service d'entomologie, le *Smithsonian Institute*, le *Weather Bureau*, le *Cosmos Club*, et autres institutions que nous ne connaissons pas assez en Europe. Il y a donc, malgré tout, quelque profit à tirer de l'ouvrage.

Gabriel Mourey. — *Passé le détroit.* — *La vie et l'art à Londres.* Paris, Ollendor, in-12, 1895, 3 fr. 50.

Il est curieux, lorsqu'on a lu les « Notes sur Londres » de Brada, d'en rapprocher les appréciations d'un autre voyageur qui, dans le même temps visitant la même ville, la voyait avec des yeux très différents. M. Mourey, qui est un très remarquable écrivain, malgré un excès de recherche peut-être, a surtout noté les qualités de santé, de puissance, de calme qu'avait déjà observées Taine.

Il insiste beaucoup sur les misères et les hontes de la grande ville, un peu trop. Dans ses « Motifs Londoniens » il se complaît dans la peinture des endroits de plaisir et dans leur comparaison avec ceux qu'offre Paris.

Toute la fin du volume, la plus importante, est consacrée à quelques-unes des personnalités les plus importantes de l'art anglais moderne : les préraphaélites, Rossetti, Burne-Jones, Millais et William Morris, enfin Turner, Watts et Whistler. Le dernier chapitre raconte une visite au célèbre Swinburne. En somme, un livre purement littéraire, mais agréable.

Carte de l'Indo-Chine dressée sous les auspices des Ministères des affaires étrangères et des colonies par MM. les capitaines Cupet, Friquegnon et de Malglaive, membres de la mission Pavie. Paris, Challamel, 1895.

(Carte revisée et réduite au 1:2000000 de la grande carte de M. Pavie. Très pratique et fort appréciée des étrangers).

Carte du nord-est de l'Afrique (Ethiopie, par le capitaine d'état-major Enrico de Chaurand, sous les auspices du corps d'état-major italien, 1894, au 1:1600000, en 8 feuilles en trois couleurs. Prix 15 francs.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Comment on Voyage dans les Régions Arctiques[1]

II. — Lieux à Explorer. — La Navigation dans les Glaces.

Ces recherches seraient d'abord poursuivies dans les mers du Spitzberg.

Sur le régime des courants et des banquises dans cette région existent déjà de nombreux documents, qu'il serait très utile de compléter par des séries d'observations suivies. Pour cela, il suffirait d'entretenir chaque année au Spitzberg un petit vapeur pendant les mois d'août et septembre. Ce bâtiment relèverait soigneusement la position et les mouvements des glaces autour de l'archipel, et si, à la fin de la saison, la mer était libre, il ferait une pointe vers le nord. Certainement, une année ou l'autre, quelque embellie permettrait d'avancer très loin.

Généralement, lorsque la côte septentrionale du Spitzberg se trouve encombrée, la partie orientale de l'archipel est dégagée. En pareil cas le bâtiment essayerait de pousser dans cette dernière direction, où il ferait à coup sûr des découvertes. Avec cette organisation, jamais une campagne ne serait perdue. C'est à cette œuvre que nous convions les explorateurs qui veulent se frayer un passage vers l'extrême-nord. Les déplacements des banquises exerçant une influence importante sur les variations météorologiques de nos pays, des recherches sur le mouvement des glaces revêtiraient de plus un intérêt pratique.

I. EXPLORATIONS SCIENTIFIQUES

Les terres polaires offrent un vaste champ d'études scientifiques, et vers ces recherches doit être tournée l'activité des explorateurs. Dans des voyages de ce genre les sacrifices ne sont jamais perdus.

Les savants qui entreprennent des expéditions scientifiques partent avec un programme soigneusement élaboré en connaissance de cause. Ils savent d'avance ce qu'ils veulent étudier, et tout conseil dans cet ordre d'idées leur est inutile. Je me bornerai donc à indiquer brièvement les diverses parties des régions arctiques qui doivent plus particulièrement solliciter leur attention. Dans un chapitre suivant je donnerai quelques détails sur la conduite et l'équipement d'une expédition arctique. Ces mêmes renseignements peuvent servir aux voyageurs qui veulent pousser vers le Pôle et ceux qui, plus modestement, veulent entreprendre un voyage en yacht dans les régions arctiques.

Grœnland. — Au delà du 74° la côte ouest n'est que très imparfaitement relevée et du 66° au 70° le tracé de la côte est présente un vide; au delà du 72° les contours deviennent très incertains. Grâce aux beaux travaux des officiers et des naturalistes danois, le Grœnland méridional et moyen est suffisamment connu.

Jan Mayen. — Les expéditions norvégiennes (1874) et austro-hongroise (1882-1883) ont fait une étude complète de cette petite île.

Spitzberg. — Les côtes ouest et nord sont connues dans leurs grands traits. Une expédition soit à la côte est, soit aux îles de Barents et d'Edge ou à la terre du Nord-Est, serait fructueuse. Signalons aussi l'étude des îles situées vers le nord-est au delà de cette dernière terre et entrevues seulement par des pêcheurs norvégiens. Dans le Spitzberg occidental on ne saurait trop recommander les explorations dans l'intérieur des terres pour déterminer l'extension des divers massifs glaciaires.

UN PETIT ICEBERG.
D'après une photographie communiquée par M. Ch. Rabot.

Beeren Eiland. — Ile d'accès très difficile par suite du manque de mouillage. Incomplètement connue.

Nouvelle-Zemble. — Un voyage à l'île septentrionale serait particulièrement important. Comme au Spitzberg, des excursions dans l'intérieur de cette terre offriraient le plus haut intérêt. L'île méridionale est également peu connue.

Terre François-Joseph. — Vaste archipel presque entièrement ignoré. Découvert en 1875 par Payer, il n'a été visité depuis que par Leigh Smith. En 1894, expédition conduite par M. Jackson, pas encore de retour.

Archipel de la Nouvelle-Sibérie. — Soigneusement étudié par de Bunge et le baron de Toll en 1883-1884 : par suite, aucun espoir d'y faire d'importantes découvertes.

Terre de Wrangel. — Peu connue.

Archipel polaire Américain. — C'est vers l'énorme complexe d'îles situées au nord de l'Amérique que les explorateurs arctiques doivent diriger leurs efforts. De cette immense région on ne connaît guère que le tracé très approximatif des côtes, et encore dans certaines parties seulement. L'intérieur des diverses îles est absolument ignoré.

Une expédition scientifique dans les régions arctiques, comme une tentative vers le Pôle, peut présenter trois éventualités : une navigation au milieu des glaces, un hivernage et une exploration dans l'intérieur des terres, ou une marche sur la banquise.

NAVIGATION AU MILIEU DES GLACES

Le chef de l'expédition doit choisir sa route de manière à avancer le plus loin possible vers le nord sans rencontrer de banquise. Un excellent guide pour établir son itinéraire est une carte des températures de la mer à la surface, mais il n'en existe que pour le détroit de Davis et l'Océan compris entre le Grœnland et le Spitzberg[1].

Une décroissance rapide de la température de la mer à la surface peut être un indice de l'approche des glaces; il arrive cependant qu'un *pack* se trouve dans des eaux relativement chaudes : par suite le thermomètre ne prévient pas de son voisinage.

Des vents persistants ou une débâcle importante poussent souvent des glaces en dehors de leur zone habituelle. Fréquemment, au sud-ouest du cap Farvel, la *Stor-Is*[2] s'étend au delà du courant froid dans une région dont les eaux superficielles atteignent une température élevée. Le 29 juillet 1891, en vue de la côte orientale de Jan Mayen, j'ai observé, à la surface de la mer, + 8°,2 à quinze milles de la banquise et + 2° à trois milles du *pack*[3].

Un autre indice du voisinage d'une nappe de glace étendue est l'*isblink*, brouillard jaunâtre, allongé comme un *stratus*, situé à quelques degrés seulement au-dessus de l'horizon. Il est produit par la réverbération de la glace. Le capitaine doit donc examiner soigneusement l'horizon, et pour cela les bâtiments destinés aux mers polaires portent au perroquet de misaine une tonne vide (*nid de pie*), permettant à la vigie une vue étendue.

(*A suivre.*) CH. RABOT.

1. *Suite.* Voyez p. 200.

1. *Den Norske Nordhavn Expedition.* Christiania. Texte anglais et norvégien.

2. Mot à mot « Grande Glace ». Sous ce nom danois on désigne la grande banquise qui descend le long de la côte orientale du Grönland et remonte la côte ouest jusque vers le 65° de lat. N.

3. CHARLES RABOT, *Explorations dans l'Océan Glacial Arctique*, dans le *Bulletin de la Société de Géographie*, janvier 1894.

Notes de Voyage d'un Officier au Soudan

Un de nos amis nous communique d'intéressants extraits de la correspondance d'un officier aux tirailleurs soudanais. Écrites pour sa famille, les lettres du lieutenant Hugot n'étaient point destinées à être publiées. Mais précisément pour cela, elles abondent en détails pratiques ou pittoresques qu'il aurait sans doute jugés indignes d'un travail officiel. Sans aucune prétention autre que celle de mettre les siens au fait des petits incidents de la vie commune dans les pays, bien peu connus de nous, où sa mission le conduit, nous avons pensé qu'elles garderaient encore pour nos lecteurs une saveur que l'apprêt officiel enlève trop souvent aux relations de voyage.

Voici donc comment se fait un voyage au Soudan :

Notre voyageur s'est embarqué à Bordeaux le 21 octobre. Le 29, après huit jours d'une mauvaise traversée qui avait retardé de deux jours la marche du bateau, il débarquait à Dakar. « Tous les jardins sont d'un vert superbe. Mais comme la saison des pluies vient de finir, le soleil entre en ligne et la chaleur est excessivement forte....

« Cet après-midi, j'ai choisi un boy : nègre superbe dont le corps reluit comme un fourneau de cuisine ; il a l'air intelligent et travailleur. »

A Dakar, il fait quelques emplettes : de la noix de kola, des cannes d'ébène... ; puis, le 31 octobre, à 6 heures du matin, il prend le train pour Saint-Louis. Il n'y arrive qu'à 6 heures du soir, après douze heures d'un voyage des plus pénibles. La traversée du Cayor n'est en effet rien moins qu'agréable, même en chemin de fer : pays plat, presque dénudé, couvert seulement d'une sorte de broussaille sans utilité ni intérêt pittoresque, sous un soleil ardent qui transforme les wagons en fours surchauffés. C'est, dès le début, une rude épreuve.

Il a le temps cependant de se refaire un peu pendant les trois journées qu'il passe à Saint-Louis occupé à compléter son équipement de voyage. Enfin il procède à son installation sur le *Borgnis-Desbordes*, petit bateau à vapeur qui remonte le Sénégal jusqu'à Kayes lorsque la hauteur des eaux le permet ; on verra que ce ne fut pas le cas en cette circonstance.

RUINES DE LA VIEILLE MOSQUÉE DE DJENNÉ.
*D'après une photographie communiquée par MM. Hugot et M***.*

Le 1er novembre à 9 heures du soir, le *Borgnis-Desbordes* s'éloigne des quais de Saint-Louis aux sons de *la Marseillaise*, jouée par la musique du régiment de tirailleurs sénégalais.

« Le *Borgnis-Desbordes* file six nœuds à l'heure au milieu d'un fleuve tranquille large de 1 500 mètres environ. Le pays qui s'étend à droite et à gauche est plat et monotone. On côtoie de temps en temps quelque forêt habitée par des singes, sur lesquels nous essayons la portée et la justesse de nos fusils. La température est excessive. »

Kaidi est le premier poste français, sur la rive droite du Sénégal, devant lequel on passe. Puis, le 2 novembre, le bateau accoste à Richard-Toll. « C'est un endroit vraiment délicieux où l'on viendrait volontiers passer six mois durant la bonne saison. Il y a là un parc splendide où l'on fait des essais de culture ; c'est un nid de verdure au bord du fleuve. Après Richard-Toll, nous passons devant quelques autres

postes français qui sont loin de ressembler au premier....

« Notre vie à bord n'est pas aussi monotone que l'on serait porté à le croire : pendant la forte chaleur nous restons enfermés; mais dès qu'il commence à faire plus frais, chacun armé de son fusil monte sur le pont, et là c'est une fusillade terrible, dirigée sur les nombreux caïmans qui peuplent le fleuve et sur les innombrables oiseaux qui passent au-dessus de nous : tous ces animaux n'ont pas l'air de s'inquiéter beaucoup du bruit que nous faisons. »

PARTIE DE CHASSE.
*D'après une photographie communiquée par MM. Hugot et M***.*

Ainsi se fait la remontée du Sénégal pendant une semaine. L'installation à bord du *Borgnis-Desbordes* n'est remarquable ni par le luxe, ni par le confort; c'est cependant encore un lambeau de civilisation qui vous suit dans ces pays primitifs et l'on y tient d'autant plus qu'on se sent plus près de tout perdre. Ce n'est donc pas sans déception qu'on apprend, en arrivant le 9 novembre au matin à Bakel, que les eaux sont trop basses pour permettre au petit bateau à vapeur de remonter jusqu'à Kayes, où il serait arrivé deux jours après. « Si peu nombreuses que soient les douceurs de la traversée sur le *Borgnis-Desbordes*, c'est avec regret qu'en arrivant à Bakel nous le quittons pour continuer notre voyage en chaland. Heureusement nous n'avons plus que pour cinq jours de navigation. Le chaland est une embarcation grande comme deux baleinières ordinaires, faisant eau de toute part, et couverte d'une paillote; cela marche soit à la perche, soit à la cordelle, c'est-à-dire comme une tortue. Que l'on se figure là-dessus quatre officiers avec une moyenne de vingt caisses chacun, quatre garçons, sept laptots, et l'on aura une faible idée des aises que l'on y peut avoir. Pour comble, comme pour gagner du temps il faut marcher jour et nuit, nous sommes obligés de faire notre cuisine à bord, ce qui n'est pas sans compliquer encore la situation. »

ENFANTS DE TIRAILLEURS.
*D'après une photographie communiquée par MM. Hugot et M***.*

Enfin, le 15 novembre, on arrive à Kayes, « centre administratif du gouvernement du Soudan, ville bien triste, remarquable surtout par un cimetière abondamment peuplé d'officiers et de soldats. Après une visite au Gouverneur, au Commandant supérieur des troupes et au Colonel de mon régiment, je pars pour Médine en compagnie de six autres officiers. La place manque pour nous loger à Kayes, et la veille nous avons dû installer nos lits de campagne sur les quais de la gare.

« Médine, ancien poste, aujourd'hui abandonné en partie, se trouve à trois quarts d'heure de Kayes, en chemin de fer. Médine est remarquable par les chutes admirables de Fehlou, formées par le Sénégal à environ 3 kilomètres : je n'ai jamais rien vu de plus beau que cette masse d'eau écumante s'étendant sur une largeur de 1 200 mètres environ. Parti de Médine à 4 heures du matin, pour aller leur rendre visite, j'ai assisté à un lever de soleil idéal : j'étais fasciné, tant cela était beau.

« Au bout de cinq jours employés à faire et refaire des caisses, nous partons (20 novembre) pour Bafoulabé. Un chemin de fer à voie étroite qui relie Kayes à Bafoulabé nous y transporte en dix heures, et il n'y a, je crois, que 140 kilomètres! C'est la petite vitesse. Et quelles voitures! quel luxe! quel confort! Comme voitures de première classe, des wagons avec banquettes en bois. Sans doute les banquettes rembourrées seraient trop chaudes ici.... Baste! le pays est accidenté et la vue du dehors nous distrait des inconvénients du dedans.

« C'est à Bafoulabé que commence le véritable voyage : chacun de nous reçoit un cheval, arrivé la veille de Kayes, six porteurs et des vivres, et l'on part. On va ainsi de village en village, s'arrêtant dans les différents postes pour y toucher des vivres. Badoumbé, Kita, Bammako sont les trois postes que l'on rencontre avant d'atteindre le Niger, et il faut un mois de voyage pour arriver à ce fleuve. Jusqu'à la troisième étape environ avant d'atteindre Bammako, le pays est très accidenté; mais rien dans la végétation ne fait penser aux pays chauds : beaucoup de paysages rappellent les Alpes de Provence. Le gibier et les fauves abondent : un lieutenant a été attaqué la nuit par une panthère; il en est quitte heureusement pour un pied assez fortement endommagé; quant à la panthère, elle a payé de sa vie cette attaque nocturne. Plusieurs de mes compagnons de route tombent malades durant le trajet : cela n'a rien d'étonnant, étant donnés les incroyables changements de température que nous subissons. La plus forte variation relevée entre le jour et la nuit a été de 30° (35° à 3 heures de l'après-midi et 5° au milieu de la nuit).

« A Toulimandio, village où l'on atteint le Niger, nous reprenons les chalands : six jours pour aller à Ségou, et six autres pour arriver à Djenné, située sur un marigot reliant le Niger au Bani.

« Nous avons tellement *froid* dans cette dernière partie du voyage, que jusqu'à midi nous sommes obligés de rester enveloppés dans nos couvertures de voyage.

« Le pays traversé par le Niger jusqu'aux environs de Djenné est insipide : une plaine sans bornes, marécageuse, où rien ne pousse. De temps à autre, sur les rives, un pauvre village de pêcheurs, formé de cinq ou six abris en paille. Une seule localité importante, Sansanding, rompt la monotonie de la route jusqu'à Djenné, but de mon voyage.

« Djenné est un village, on pourrait presque dire une petite ville, de 6000 habitants; ainsi que je l'ai dit, elle est située sur un marigot qui met en communication le Niger et le Bani. De ce marigot se détachent deux autres bras qui enserrent complètement Djenné. La plaine sans fin qui s'étend de tous côtés est, par suite, totalement couverte par les eaux au moment de l'hivernage. Cette inondation causée par les crues du Bani et du Niger commence en juin; pendant les mois de décembre, janvier et février, les eaux se retirent : ainsi s'explique l'insalubrité relative de Djenné.

« Le village, emporté d'assaut en avril 1893, est entouré d'un *tata* (muraille) assez fort, dans lequel il est permis de reconnaître encore les brèches faites par nos boulets. Malheureusement, le tata pris, rien n'est fait, car chaque case forme un véritable petit fortin. Les habitations sont en effet construites en un *banco* assez épais : une cour au milieu; au-dessus du rez-de-chaussée, une série de chambres formant en réalité un premier étage, et, au-dessus, une terrasse appelle *argamasse*. Les Européens, dans les cases qu'ils occupent, laissent inhabités les logements du rez-de-chaussée et n'utilisent que les pièces du premier. Les noirs habitent indifféremment les unes ou les autres.

« Heureusement pour nos expéditionnaires, Djenné est une ville commerçante; la population indigène n'a point soutenu la résistance des soldats d'Ahmadou, qui seuls ont défendu la ville contre nos troupes; elle les a même vus disparaître avec plaisir.

« Autant les différentes peuplades que j'ai rencontrées jusqu'ici sur ma route sont en retard (ayons de l'indulgence) sur la civilisation, autant la population de Djenné est en avance comparativement aux autres. Les habitations sont plus habitables, les habitants plus industrieux : on trouve à Djenné des forgerons très habiles, des tisserands, des cordonniers, des maçons, des serruriers, des tailleurs. Malheureusement l'imagination et surtout le goût du travail manquent à ces gens-là : la paresse est encore adorée dans ces pays-ci; pourvu que ces artisans aient de quoi manger — et il n'en faut pas beaucoup, — c'est tout ce qu'ils demandent. Aussi en résulte-t-il qu'il est difficile de se procurer beaucoup d'objets ayant réellement quelque valeur; on y trouve cependant des couvertures d'un dessin original et dont on pourrait faire des portières, des babouches, quelques armes et quelques bijoux.

« N'importe, on est étonné de rencontrer ainsi jetée au hasard, au milieu d'un pays encore à l'état barbare, une ville présentant un embryon de civilisation. C'est que Djenné était, avant notre occupation, la grande ville commerçante du Soudan septentrional, et Tombouctou, qui n'en est éloigné que de trois jours de marche, n'en était que l'annexe. Ce marché a reculé devant nous et se trouve, paraît-il, aujourd'hui, à Sayes.

« La culture, dans cette campagne presque constamment inondée, ne produit guère autre chose que du riz. En revanche, nos commerçants pourraient faire ici de brillantes opérations portant sur les plumes d'aigrettes et de marabouts; le premier de ces deux oiseaux est excessivement commun. Ces plumes, très légères et très gracieuses, atteignent, au moment de l'hivernage, de 20 à 30 centimètres. Malheureusement elles échappent, par la force des choses, à la convoitise des chasseurs : il est très onéreux de se procurer de la poudre et du plomb; enfin, à la seule époque de l'année, l'hivernage, où la parure de ces oiseaux atteigne tout son développement, — chaque oiseau peut fournir de 4 à 5 grammes de plumes, — il est assez dangereux de les chasser. Quant aux peaux de bêtes, il n'y en a pas dans cette région : les fourrures n'y existent pas. C'est en vain que je cherche depuis mon arrivée des peaux de panthères.

TYPE DE FEMME PEUHLE.
*D'après une photogr. comm. par MM. Hugot et M***.*

« Nous avons eu la semaine dernière la visite du Gouverneur, qui est resté quatre jours à Djenné. Cette visite a rompu un peu la monotonie de notre existence si peu variée.

« Cependant, par bonheur, un de mes camarades possède un appareil de photographie, et nous avons déjà réussi, en collaboration, à prendre une série de photographies assez amusantes, entre autres une vue du campement, une photographie de la grande mosquée de Djenné ruinée lors de la prise de la ville, un portrait de femme de race peuhle, assez jolie, ma foi.

« La population de Djenné, comme dans toutes les villes commerçantes est assez mélangée : on y trouve des représentants des races peuhles, bambaras et toucouleurs. J'allais passer sous silence une des plus curieuses, la race des *Bobos*, qui passe pour être une race d'anthropophages; le costume de ces individus est si étrange et si sommaire qu'il serait malaisé d'en publier une photographie; il se compose en tout et pour tout d'une ficelle si singulièrement placée que l'usage en doit être fort incommode. »

Par sa dernière lettre en date du 3 mars, le lieutenant Hugot annonçait qu'il venait d'être détaché à San, à trois jours de marche au sud de Djenné, plus

haut dans la vallée du Bani, où il est chargé de construire un poste.

Publié d'après la correspondance de
LUDOVIC HUGOT,
Lieutenant aux tirailleurs soudanais,
Avec l'autorisation de M. le Ministre de la Marine.

Maintenant veut-on savoir quelles sont les facilités — ou plutôt les difficultés — de communication avec ces pays éloignés? Voici les délais de transmission d'une lettre relevés sur les timbres mêmes de la poste :

Départ de Djenné, 27 janvier; arrivée à Ségou, premier bureau de poste à l'intérieur du Soudan, 2 février, soit 7 jours; arrivée à Kayes, 22 février, soit 20 jours; départ de Dakar par le paquebot, 12 mars, soit 19 jours; arrivée à Paris, 20 mars, soit 8 jours : au total 54 jours, près de deux mois de route!

Quant aux envois importants destinés aux membres du corps expéditionnaire, il n'y faut guère songer. Il n'est pas non plus bien aisé de leur faire parvenir les objets dont ils peuvent avoir besoin. En effet, on accepte bien des colis postaux de 5 kilogrammes jusqu'à Kayes, et l'on n'accepte même que ceux-là, c'est-à-dire qu'il faut toujours payer comme si les colis pesaient 5 kilogrammes, mais au delà de Kayes on ne transporte plus que les colis ne dépassant pas le poids de 3 kilogrammes, ce qui exclut tous les objets trop pesants et qu'il est impossible de diviser. Ce serait une utile réforme à faire que d'étendre la tolérance jusqu'à 5 kilogrammes pour tous les envois destinés à l'intérieur du Soudan.

Nouveaux Hôtes au Muséum

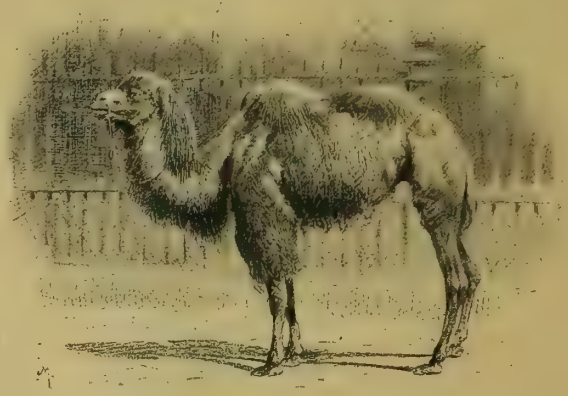
Chameau et Moutons d'Asie

MM. CHAFFANJON, GAY et MANGINI sont à l'heure actuelle dans l'Asie centrale, en train d'y accomplir une mission scientifique. Ils ont dû quitter dernièrement Tachkent pour s'engager dans la Mongolie.

Avant de s'enfoncer dans ces pays si mal connus encore, M. Chaffanjon a envoyé à notre Muséum d'histoire naturelle de Paris, comme spécimens d'animaux domestiques du Turkestan, un chameau et des moutons, qui y sont d'ores et déjà installés.

Le chameau est un représentant de l'espèce à deux bosses, commune dans l'Asie centrale et la Russie méridionale, et connu sous le nom scientifique de *Camelus Bactrianus*. Plus grand, avec des jambes plus courtes, que le dromadaire d'Afrique, il est moins agile que lui et est surtout une bête de somme. Cependant il est employé à tous les usages comme monture, porte-charge, animal de trait, par les tribus nomades du Turkestan. Son lait, sa laine, sa chair sont utilisés. Il supporte bien les températures souvent très basses des plateaux de l'Asie centrale, qu'il traverse, en longues files, apportant de Chine, pour les gourmets d'Europe, les fameux thés dits « de caravane ».

Des deux bosses, c'est celle de devant qui a le moins de consistance. L'animal porte là une réserve graisseuse qui lui sert à supporter les moments de famine. Aussi ses bosses, à l'arrivée d'un long voyage, sont-elles fort diminuées. Le chameau sauvage, tel que M. Littledale l'a rencontré dans les environs de l'Astyn-Dagh[1], à de hautes altitudes, a des bosses beaucoup moins développées que son congénère domestique.


CHAMEAU DE BACTRIANE.
Photographié au Muséum.

Quant aux moutons nouvellement arrivés avec le chameau, ils appartiennent à l'espèce dite à grosse queue (*Ovis aries steatopyga*). Ils sont, sur la plupart des points, peu différents des moutons communs. Leur taille est la même, mais leur toison est épaisse et broussailleuse, tombant en grosses mèches emmêlées. Ils ont le plus souvent une paire de cornes recourbées, quelquefois deux; parfois aussi, ils en sont totalement privés.

Ce qui les distingue tout particulièrement, c'est le développement excessif de leur appendice caudal. La queue, composée d'un petit nombre de vertèbres, s'épanouit largement à son extrémité, qui tombe jusqu'aux jarrets de l'animal. Pour ce mouton, destiné à vivre à peu près dans les mêmes régions que le chameau à deux bosses, la nature prévoyante a constitué une réserve pour les temps de privation.

Cette réserve se présente sous la forme d'une double loupe graisseuse, pesant parfois de 30 à 40 livres, et qui donne à l'extrémité caudale ce volume inusité. La partie visible de la queue est couverte par la toison habituelle, mais le dessous ne présente qu'une peau nue, couleur chair, traversée dans le sens de la longueur par un léger sillon.

Tels sont les nouveaux hôtes qui, du centre de l'Asie, sont venus prendre place à notre Jardin des Plantes.

1. Voir *A Travers le Monde*, n° 6, 1895, p. 55.

Saint-Moritz en Engadine

Photographie de M. Hœffely (1er Prix de notre Concours de Photographie).

La photographie de M. Hœffely a été obtenue avec un appareil Kodak n° 5 folding, en faisant usage de pellicules Eastman. Elle a été faite à 10 heures du matin, en août, par un jour de soleil, avec adjonction d'un verre jaune devant l'objectif. Temps de pose : 1 seconde et demie. Diaphragme : 32 fr. 30. Développement : métol et potasse.

Saint-Moritz est aujourd'hui un des lieux les plus fréquentés des touristes d'Europe. Lorsque l'on vient d'Italie et que l'on a longé jusqu'à Colico les rives charmantes du lac de Côme, on trouve à Colico un chemin de fer qui mène jusqu'à Chiavenna. Là il faut renoncer au wagon et prendre la voiture. Constamment la route s'élève jusqu'au col de la Maloja (ou Maloggia), où la muraille de montagnes se dresse presque à pic.

Ce pas franchi, vous trouvez un de ces immenses caravansérails que l'on ne s'étonne plus, en Suisse, de rencontrer dans les endroits les plus inattendus, où sont réunis tous les raffinements du confort et où les femmes de chambre manœuvrent comme des grenadiers de Poméranie.

Il y a là un petit lac, celui de Lunghino, d'où sort l'Inn, dont on suit désormais le cours.

Du col de la Maloja à Saint-Moritz, la route est presque plane, dans un couloir de montagnes où s'égrènent plusieurs lacs. Saint-Moritz lui-même n'est qu'un petit village, dont tous les habitants tiendraient à l'aise dans certains hôtels bâtis pour recevoir les nombreux touristes qu'attirent les eaux ou le charme des excursions.

La photographie que reproduit notre gravure et qui a été classée au premier rang lors de notre concours donne une idée de la vallée où est situé ce lieu de villégiature. La nature y est séduisante. Quelques Anglais ont bien trouvé le moyen d'établir des cours pour le tennis, aimé des blondes misses, mais ces emplacements se dissimulent derrière les arbres ou les rochers, et seules les voix annonçant les fautes et les points décèlent la présence des joueurs. Le grand spectacle de la montagne n'en est pas troublé.

On peut venir à Saint-Moritz par le nord, de Coire, en suivant deux routes différentes, par le Julier ou par l'Albula, qui débouchent dans la vallée de l'Inn, l'une au-dessus, l'autre au-dessous de la station.

Tout auprès est Pontresina, et ces deux villages sont les points de départ des excursions dans l'Engadine et dans le massif élevé de la Bernina.

Pour les touristes moins intrépides ou que le traitement retient aux environs du *Curhaus*, les bords du petit lac, les sentiers de la montagne, offrent des promenades faciles, et pour les photographes amateurs les sites sont à souhait : nous n'en voulons comme preuve que celui-ci.

Condottiere d'Afrique

Le Capitaine Lugard

Le 1er janvier 1890 le capitaine Lugard, par autorisation du ministre de la guerre britannique, passait au service de l' « East Africa Company ».

La convention anglo-allemande de 1890 attribua l'Ouganda à l'Angleterre, c'est-à-dire à cette compagnie à charte dont le capitaine Lugard était devenu l'agent. Chargé de faire valoir les droits de la compagnie, le capitaine s'acquitta de cette mission avec une rigueur qui souleva de nombreuses protestations.

Lugard commença par explorer, avec une escorte de 300 hommes, la rivière Sabaki, et il étudia la route qui, de Mombaz, sur la côte, donne accès au lac Victoria. Puis, au mois d'octobre 1890, il reçut l'ordre de se porter sur l'Ouganda.

Il se dirigea sur Mengo, capitale de la contrée, où résidait le roi Mouanga. Celui-ci, après avoir été détrôné, avait recouvré sa couronne, grâce à l'appui des missionnaires catholiques et aussi au Dr Peters, qui ne pensait pas alors que ce pays serait distrait de la sphère d'influence allemande.

LE CAPITAINE LUGARD.

Appuyé sur sa force armée, redouté grâce à ses fameuses mitrailleuses Maxim, le capitaine Lugard imposa au roi Mouanga, en dépit des missionnaires catholiques, un traité de protectorat. Un évêque anglican, M. Tucker, accompagnait l'agent de la compagnie.

La fin de l'année 1891 fut employée à visiter l'Ounyoro, le Rououenzori, les alentours du lac Albert-Édouard.

Dans l'Ounyoro, le chef musulman Kabba Réga essaya de résister. Lugard, créé commandant suprême des forces de la compagnie anglaise dans la région des lacs, entraîna avec lui le roi Mouanga, battit Kabba Réga et rasa son camp.

Cependant, dans l'Ouganda, des dissentiments graves s'étaient élevés, dès le mois de juin 1891, entre indigènes protestants et indigènes catholiques. Ce fut le prélude de désordres infiniment regrettables et dont les responsabilités retombent lourdement sur leurs auteurs. Le 24 janvier 1892 commença le massacre des catholiques. Selon le capitaine Lugard, ces derniers auraient eu une attitude provocante et l'un d'eux aurait même assassiné un protestant. Cependant le Révérend Kenelm Vaughan aussi bien que Mgr Wirth, chef des missions catholiques, affirment que ce sont les indigènes protestants qui ont entamé la lutte.

Quoi qu'il en soit, Lugard prit violemment parti pour ses coreligionnaires, naturellement plus accessibles à l'influence britannique. Tandis qu'il s'appuyait sur le fort de Kampala, il fournissait des armes et de la poudre aux Baganda protestants. Le roi Mouanga, l'ancien protégé des missionnaires catholiques, ne trouva de refuge assuré que dans les missions anglaises, au sud du lac.

Les Pères Blancs furent retenus prisonniers à Kampala; leurs missions, de beaucoup les plus nombreuses, furent détruites et les biens de leurs adhérents dévastés. Un lieutenant de Lugard, le capitaine Williams, prêtait aux agresseurs le secours de ses fusils perfectionnés et de ses mitrailleuses. Cependant tous deux, Lugard et Williams, ne craignirent pas de déclarer aux Pères qu'ils prenaient la responsabilité des événements vis-à-vis de l'Europe.

Quant au roi Mouanga, fugitif, il fut remplacé par un musulman, Mbogo.

Au nom de la doctrine de paix et d'humanité, le pays avait été mis à feu et à sang, pour le plus grand prestige de la compagnie de l'Est Africain. Mais les moyens dépassèrent le but, et, après quelques hésitations, le gouvernement anglais ordonna l'évacuation du territoire par la compagnie, et Sir Gerald Portal fut envoyé dans l'Ouganda pour y préparer l'établissement du protectorat officiel de la Grande-Bretagne. Il fut en même temps convenu en principe qu'une indemnité serait attribuée aux Pères Blancs, et le commissaire britannique en fixa le chiffre à 500 000 francs.

Au mois de juin 1892, le capitaine Lugard était rentré en Europe, où il essaya, dans une série de conférences, de justifier ses agissements. L'an dernier, la Compagnie royale du Niger, cherchant un homme énergique pour pénétrer dans l'arrière-pays et y faire concurrence aux missions françaises, le prit à sa solde.

Parti de Liverpool avec le docteur Aotham, sur le *Niger*, le capitaine arriva à Akassa vers la fin d'août. Il y prépara son expédition, qui se transporta par le fleuve jusqu'à Boussa, à 800 milles environ de la côte. Son objectif était le haut et le moyen Niger, et surtout le Borgou, à l'ouest des territoires de la Compagnie. C'était vers cette contrée que se dirigeait la mission française du commandant Decœur.

On sait que, le 26 décembre dernier, le commandant Decœur, parvenu à Nikki, signa avec le sultan du Borgou une convention de protectorat, après avoir reçu de ce chef l'assurance qu'il n'avait jusqu'alors passé aucun acte de ce genre.

Or le capitaine Lugard prétend avoir conclu, le 10 décembre, c'est-à-dire seize jours avant nous, un traité de protectorat avec ce même prince, dans cette même ville de Nikki. Il y a donc là une question qui reste obscure. Le retour récent de M. Lugard à Liverpool aidera peut-être à l'élucider.

Un Explorateur du Passé

François Leguat

(*Conférence de M. Milne Edwards au Muséum d'Histoire Naturelle*)

M. A. Milne Edwards a ouvert, le 23 avril, la série des conférences faites au Muséum d'histoire naturelle pour les voyageurs naturalistes. Après avoir rappelé les services que cet enseignement a rendus dans les deux années où il a déjà été donné et les collections qu'il a values au Muséum, M. Milne Edwards a montré par un exemple comment, sans être un spécialiste, un voyageur peut faire œuvre utile en zoologie ou en botanique par des observations sincères.

Cet exemple est celui de Leguat, qui passa deux années à l'île Rodrigue, l'une des Mascareignes, à la fin du XVIIe siècle; le récit de son voyage[1], lu avec avidité par les contemporains pour sa pittoresque sincérité, est aujourd'hui un document scientifique des plus intéressants.

François Leguat, protestant réfugié en Hollande après la révocation de l'édit de Nantes, s'était embarqué à Amsterdam avec une dizaine de compagnons le 10 juillet 1690, sur une petite frégate, l'*Hirondelle*, que le marquis Duquesne, fils de l'amiral, envoyait en reconnaissance, avant de fonder une colonie de huguenots français aux îles Mascareignes. Les circonstances ayant empêché un débarquement des voyageurs à la Réunion et à l'île Maurice, ils abordèrent à l'île Rodrigue ou Rodriguez le 25 avril 1691. Le vaisseau les y laissa et ils y séjournèrent deux ans, après lesquels ils gagnèrent l'île Maurice, et durant cinq ans traversèrent de dramatiques aventures avant de pouvoir rentrer en Hollande.

Rodrigue était alors inhabitée. C'est une île de vingt lieues de tour, occupée aujourd'hui par des nègres pêcheurs, aride, sèche, dépourvue d'arbres, et dont la faune est des plus pauvres.

Telle elle n'est pas dans la description de Leguat, ni d'après les curieuses figures qu'il a jointes à son livre. C'était, dit-il, une succession de coteaux et de vallons bien arrosés, fertiles, couverts d'ébéniers, de lataniers, de palmiers, qui fournissaient de précieuses ressources aux colons. D'autres arbres, tels que le gigantesque figuier des banyans, s'y rencontraient aussi. La faune était bien plus riche qu'aujourd'hui, et Leguat nous la fait connaître par des descriptions pittoresques autant qu'exactes.

Des troupeaux de lamantins fréquentaient les baies; à terre « il y a, dit-il, une si grande abondance de tortues, que l'on en voit quelquefois des troupes de deux à trois mille, de sorte qu'on peut faire plus de deux cents pas sur leurs dos ou sur leurs carapaces, pour parler proprement, sans mettre pied à terre... ». Parmi les oiseaux dont il nous décrit le port, le plumage, les mœurs, il y avait le *solitaire*, dont il nous retrace l'histoire détaillée. Plus tard aussi, à propos de Maurice, il nous décrira avec le même soin le *géant*, oiseau de six pieds de haut! Or ces formes n'ont pas été observées ailleurs qu'aux îles Mascareignes, et de plus aujourd'hui elles en ont complètement disparu.

Les pages de Leguat sont les seules observations que nous ayons sur les oiseaux éteints de Rodrigue. Déjà, à la fin du XVIIIe siècle, ils avaient disparu, ainsi que les tortues, et l'on traita de fables les récits de Leguat. Mais la découverte d'ossements le justifia pleinement et la sagacité qui distingue ses observations permit une restauration de ces formes éteintes.

Ainsi donc, en laissant de côté le charme qui se dégage de ce récit, il nous offre dans le témoignage d'un homme sincère, mais étranger aux sciences biologiques, un document du plus haut intérêt pour l'histoire naturelle des oiseaux, et, grâce à lui, nous saisissons le fait intéressant d'une transformation considérable dans la nature et la faune d'une île, pendant un espace de temps très court et très rapproché de nous.

Ces changements, au reste, s'expliquent facilement quand on connaît par Leguat la familiarité des animaux de l'île pour l'homme qui leur était encore inconnu, et qu'on sait l'histoire postérieure de Rodrigue. Le récit de notre auteur attira sur elle l'attention des gouverneurs de Maurice, qui envoyèrent régulièrement des vaisseaux y chercher des cargaisons de tortues. De cette petite terre on tira jusqu'à 32000 tortues en un an. Ainsi la faune indigène fut rapidement anéantie, et c'est par les sagaces descriptions de Leguat que nous en avons une connaissance relativement très précise.

1. *Voyage et Aventures de François Leguat et de ses compagnons en deux isles désertes des Indes Orientales*, avec la relation des choses les plus remarquables qu'ils ont observées dans l'isle Maurice, à Batavia, au cap de Bonne-Espérance, dans l'isle Sainte-Hélène et en d'autres endroits de leur route. — Ce livre, publié à Amsterdam et à Londres en 1708, vient d'être réédité dans la Bibliothèque d'aventures et de voyages (Dalsace et Dreyfous, éditeurs).

Jean Breton. — *Notes d'un Étudiant français en Allemagne.* Paris, Calmann Lévy, 3 fr. 50, 1895.

Ces courtes et substantielles études que les lecteurs de la Revue de Paris connaissent bien, ont à la fois beaucoup de charme et de précision : on y retrouve une absolue sincérité d'impressions. C'est une bonne manière que d'étudier l'Allemagne en étudiant. A cet âge, on se laisse mieux aller à la *Gemüthlichkeit* qui a, suivant le mot de M. Breton, ses raisons que l'esprit français ne connaît pas. Et pour comprendre les Allemands, il faut se dégager de l'esprit français. Il en faut pourtant garder pour les juger, et du plus fin.

M. Breton a fait l'un et l'autre. Il admire la fidélité des Allemands aux traditions de leur passé, leur sérieux, la sûreté de leur organisation. Il s'en moque aussi, et ses critiques portent, malgré leur ton toujours discret. L'abus des *Kneipe*, des réunions où l'étudiant s'égare aux dépens de son travail, et le père de famille loin des siens, ne lui échappe point. Il signale aussi les défauts des Universités allemandes, qu'on ne doit pas toujours et en tout admirer. Son livre, en résumé, à la quatrième édition, en est encore au succès du premier jour, et c'est justice.

Comment on voyage dans les Régions Arctiques[1]

III. — La Navigation dans les Glaces
L'Hivernage et les Explorations à Terre

Dans une expédition scientifique le capitaine ne doit engager son navire au milieu des glaces que lorsqu'il a des présomptions de rencontrer des eaux libres au delà de cette barrière. Ainsi les commandants des vapeurs qui chaque été visitent le Grœnland sud-occidental n'hésitent pas à forcer le passage à travers la *Stor-Is*. De part et d'autre de cette nappe de glaces flottantes, ils savent la mer libre; dans le cas où le navire serait retenu prisonnier, il dériverait vers le nord-ouest et arriverait bientôt dans des eaux libres. Lorsque le *pack* est navigable, c'est-à-dire est disloqué et présente des ouvertures, du « nid de pie » le capitaine choisit la région la moins encombrée, et engage son navire à vitesse réduite en veillant attentivement le gouvernail et l'hélice. Si le passage se trouve barré, le navire heurte le bloc en virant dessus pour repousser les glaçons latéraux. Un solide baleinier à vapeur est capable de se frayer un passage de vive force à travers une banquise de résistance moyenne. Un bâtiment de ce type brise des glaces épaisses d'environ 40 centimètres; il peut également attaquer avec succès des nappes plus puissantes, lorsqu'elles sont « pourries », c'est-à-dire attaquées profondément par la fonte. Avant tout il est prudent de se tenir loin des *icebergs*. Le renversement de l'une de ces énormes montagnes de glace flottantes exposerait le navire à de graves dangers.

Lorsque le capitaine ne possède aucun renseignement sur l'étendue probable de la banquise, s'il se trouve, en un mot, dans une région dont le régime des courants et des glaces est inconnu, il doit éviter de se faire « pincer » en pleine mer. Prisonnier au milieu d'une banquise, le navire dérive avec sa prison de glace au gré des courants et des vents, et sa perte est certaine dans un avenir plus ou moins long. Sous le souffle des tempêtes, les blocs épars qui constituent la banquise se heurtent, montent les uns sur les autres, et dans leurs convulsions brisent infailliblement le bâtiment. Le sort de la *Hansa*, du *Tegetthoff*, de la *Jeannette*, du *Varna*, etc., montre les dangers auxquels est exposé un bâtiment dans de pareilles circonstances. Lorsque le courant entraîne vers le nord la banquise, le navire captif dans les glaces peut faire pour ainsi dire involontairement des découvertes dans la direction du Pôle. C'est ainsi que des expéditions sont parvenues à la Terre François-Joseph et aux îles Jeannette, Henriette et Bennett. Enfin c'est sur la marche du grand courant polaire que repose la tentative en cours d'exécution de Nansen.

HIVERNAGE

Les pressions constituent, avons-nous dit, le plus terrible danger pour un navire entouré par les glaces. Le capitaine devra donc hiverner dans un mouillage défendu par des terres contre l'invasion des blocs du large. Au milieu de l'hiver, de violents ouragans disloquent souvent la banquise, et le navire peut se trouver tout à coup dans des eaux libres. Il est donc prudent de tenir toujours le bâtiment paré à prendre la mer. Et en attendant, on se mettra à l'abri dans une maison analogue à celle que M. Nordenskiöld avait fait édifier en 1872-1873 sur la côte nord du Spitzberg. C'est la maison la plus septentrionale du monde.

LA MAISON LA PLUS SEPTENTRIONALE DU GLOBE.
D'après une photographie communiquée par M. Nordenskiöld.

EXPLORATIONS A TERRE

Jusqu'ici l'exploration des terres arctiques a été le plus souvent limitée aux zones littorales, et sur l'intérieur de ces îles les renseignements sont très incomplets ou même font complètement défaut. C'est que dans ces régions la marche présente des difficultés énormes, parfois même insurmontables, partout diverses suivant la nature du sol et les formes du terrain. Pour donner des conseils pratiques, quelques détails sur les différents aspects des régions polaires sont donc nécessaires.

Ces terres ne sont pas, comme on le croit trop souvent, entièrement recouvertes d'une épaisse carapace de glace. Dans la zone arctique comme dans les autres parties du globe, les glaciers sont localisés dans les massifs montagneux. Les glaciers polaires affectent deux formes topographiques principales. Les uns recouvrent d'immenses plateaux ou des régions en dos d'âne; sous un épais empâtement glaciaire le sol disparaît entièrement, comme submergé par une inondation de glace. Ces calottes, auxquelles les géologues, donnent le nom scandinave d'*inlandsis*, n'existent au nord du cercle polaire qu'au Grœnland, à la Terre du Nord-Est du Spitzberg. Dans le Spitzberg occidental et à la Nouvelle-Zemble le phénomène se présente sous une forme différente. Les glaciers ne recouvrent plus le pays d'une nappe d'un seul tenant, mais sont répartis en massifs séparés par des zones, plus ou moins vastes, dépourvues de glaciation. Ces dernières régions ne sont pas toujours enfouies sous la neige, et au cœur de l'été, du 15 juillet au 15 août, elles constituent de vastes étendues caillouteuses ou des marécages recouverts d'une verdure relative.

Dans les explorations sur les *inlandsis* et les grands glaciers, les bagages sont transportés sur des traîneaux légers halés par des membres de la caravane. Toujours le nombre de véhicules est inférieur à celui des membres de l'expédition. Sur un terrain peu accidenté, un homme ne tire guère plus de 100 kilogrammes. Lorsque la neige porte et présente de vastes étendues planes, le vent devient un auxiliaire précieux. Sur l'*inlandsis* du Grœnland les traîneaux de l'expédition Nansen ont parcouru à la voile une longue distance.

Pour ces explorations l'emploi des *ski*, longs patins à neige en bois en usage dans les pays scandinaves, est absolument nécessaire. Sur les plateaux faiblement accidentés des glaciers polaires, la marche avec ces patins devient très rapide. Expérimentés pour la première fois au Grœnland en 1883 par les Lapons de l'expédition Nordenskiöld, les *ski* ont permis à Nansen d'exécuter sa célèbre traversée du Grœnland. M. G. Nordenskiöld s'est également servi avec succès de ces engins sur un grand glacier du Spitzberg. Pour l'escalade des pentes couvertes de neige poudreuse, les raquettes canadiennes rendent de grands services. L'emploi des *ski* n'est possible que sur les névés.

(*A suivre.*) CH. RABOT.

1. *Suite.* Voyez p. 200 et 208.

Naples

Le grand paquebot de la Compagnie Transatlantique, la Touraine, *a dernièrement terminé un voyage d'excursion dans la Méditerranée. Nous publierons sur diverses escales de cette magnifique partie de yachting quelques notes, avec des photographies prises en cours de route. Nous sommes heureux d'en citer et d'en remercier l'auteur, M. Lorin.*

C'EST par mer qu'il faut arriver à Naples, si l'on veut jouir pleinement du spectacle de cet admirable golfe en croissant, dont le Vésuve domine la concavité, tandis que les deux pointes se prolongent en mer par

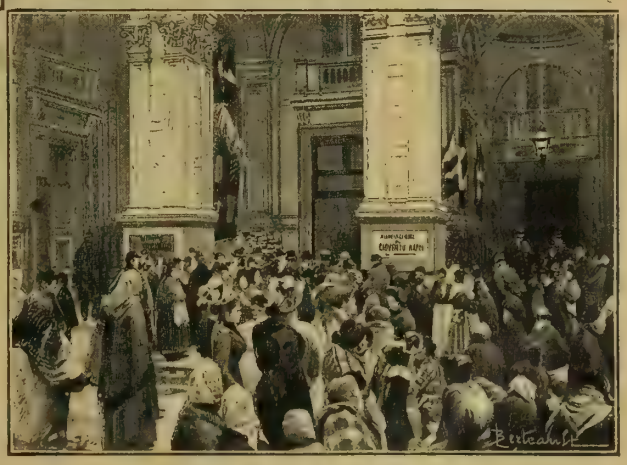
VILLAS DE PAUSILIPPE.
D'après une photographie communiquée par la Compagnie Transatlantique.

des îles, Procida et Ischia au nord-ouest, Capri au sud; de loin, trois groupes séparés de hauteurs apparaissent au-dessus de l'horizon; le cône du Vésuve se dresse, isolé, entre le relief occidental, dont les replis cachent Naples et Pouzzoles, et la péninsule rocheuse qui porte sur sa corniche Sorrente, Meta, Castellamare; on comprend aussitôt le caractère d'accident de ce piton volcanique, qui semble sortir des flots comme une île aux formes géométriques, jusqu'à ce que, le navire étant plus près de terre, on aperçoive enfin le soubassement de plaine qui le rattache aux collines latérales.

Si l'on fait, avant d'entrer au port, un premier tour d'exploration dans la baie, on sera frappé tout d'abord de l'aspect différent des deux pointes : les côtes d'Ischia, de Procida, du cap Misène, présentent des falaises rompues, déchiquetées par des jets de roches éruptives; Procida ne se compose guère que de colonnes de tuf volcanique reliées par une plaine qui émerge très peu, le cap Misène surgit comme une tour fortifiée au bout d'une péninsule basse; ici l'on saisit à l'œuvre l'action des forces souterraines.

Sur le littoral du Sud, l'unité de structure est plus apparente : c'est un chaînon calcaire qui tombe presque à pic dans la mer; si parfois les alluvions de quelque torrent ont gagné sur la mer une étroite plage, un hameau de pêcheurs (*marina*) s'y est établi, d'où l'on monte par des sentiers de chèvres au village, perché sur le plateau. A Sorrente, les hôtels principaux donnent directement sur la mer; des escaliers ou des rampes creusés dans le roc descendent vers une courte estacade, vestibule peu banal des touristes qui arrivent en bateau. Souvent la mer a rongé le pied de ces roches; la *Grotte d'Azur*, dans l'île de Capri, est célèbre entre beaucoup d'autres, formées de même.

A l'intérieur du pays, dans les petits bassins où les pentes voisines ont laissé couler l'humus, des champs d'oliviers et d'orangers s'alignent par étages, protégés par des auvents en paille contre le vent du nord. Castellamare, à la limite de la plaine de Campanie et à la hauteur de la péninsule de Sorrente, jouit



UN MEETING NAPOLITAIN.
D'après une photographie communiquée par la Compagnie Transatlantique.

des avantages de sa situation mixte : elle possède dans sa partie rocheuse un port assez bien abrité, tandis qu'à l'est, par la plaine, elle a pu se lier au réseau de voies ferrées italiennes; ses chantiers de construction en font un centre industriel important.

Naples même ne vaut pas les bords du golfe; vu du pont d'un bâtiment, l'immense panorama de la ville n'offre à l'œil rien de particulièrement pittoresque : c'est un fouillis de hautes maisons, aux lignes presque toujours droites, aux façades teintées de couleurs pâles, jaune ou rose, sur le fond duquel se détachent mal, de loin en loin, quelques vastes constructions lourdes, églises ou palais; derrière montent des hauteurs boisées, où les maisons se font plus rares à travers la verdure des arbres et que domine, au point culminant du relief, le château fort de Saint-Elme.

FUNICULI FUNICULA.
D'après une photographie communiquée par la Compagnie Transatlantique.

La limite naturelle de Naples était une arête rocheuse qui, partant de la colline de Saint-Elme, vient tomber sur le rivage par la falaise appelée Pizzofalcone, et se prolonge en mer par une langue de terre où les rois normands et angevins avaient bâti le « château de l'Œuf ». Naples a franchi aujourd'hui cet obstacle; elle a répandu à l'ouest, vers la côte en corniche de Pausilippe, les quartiers neufs de Chiaja et du cours Victor-Emmanuel : belles promenades dans le style du cours des Anglais à Nice, beaux hôtels à l'instar de ceux des Champs-Élysées, beaux attelages venus du Mecklembourg, modes parisiennes souvent très bien portées, tel est le signalement peu original de la Naples nouvelle; réfugions-nous vite dans les vieux quartiers.

Ici, quand nous aurons écarté par quelques démonstrations hostiles la tourbe des officieux qui nous guettent, nous pourrons pénétrer avec plaisir et vaguer librement parmi des curiosités très intéressantes; montant tout droit, d'abord, en sortant du port, il faut ensuite nous égarer à travers le dédale des venelles, attendant plus du hasard de la promenade que de l'itinéraire le plus savamment arrangé : toute la vie, ici, est dehors, en plein air, je n'ose pas dire en pleine lumière, car il est telle étroite impasse dont les dalles n'ont jamais vu le soleil; les rez-de-chaussée sont de petits ateliers, ouverts sur la rue, où travaillent par groupes peu nombreux les ouvriers de la maison; des étalages de poissons frits, de pâtisserie huileuse, de menue mercerie, s'avancent dans les coins, au-dessous des madones peintes; des gamins loqueteux vendent des allumettes et du tabac; devant les portes, de bizarres attelages de bœufs et d'ânes déposent le charbon et l'huile à brûler; de façade en façade, fraternellement, les ménagères voisines tendent le linge mouillé de leur dernière lessive; aux carrefours, des marchés sédentaires et des relais de *corricoli*; tout cela, très vivant et criard.

TOLEDO.
D'après une photographie communiquée par la Compagnie Transatlantique.

Mais voici qu'on entend claquer un fouet; à travers les ruelles, un landau bien attelé arrive au trot, cahoté sur les dalles; docilement tout s'efface devant lui; les étalages disparaissent dans les couloirs les plus voisins, les passants se nichent comme ils peuvent dans l'épaisseur des portes, sans paraître surpris qu'on les bouscule avec si peu d'égards; et le landau, toujours de même allure, entre par une large voûte dans quelque palais de pierre, dont les armoiries semblent défier les pauvres maisons qui l'entourent.

Et l'on se rappelle alors que Naples a toujours eu des maîtres étrangers; on ne s'étonne plus que la citadelle de Saint-Elme regardât la ville, prête à la foudroyer plutôt qu'à la défendre; on a l'impression très vive que des conquérants ont campé là, comme en pays soumis; on comprend l'appareil extérieur des églises, qui cachent derrière des murs de forteresses leurs parures intérieures de grandes salles de bal : Saint-Dominique le Majeur, avec ses créneaux de château sarrasin, tel le pourtour de la mosquée de Cordoue; la Trinité, dont la façade principale, formée de moellons rectangulaires, se dresse d'un seul jet, sans autres ouvertures qu'une porte basse et une fenêtre carrée. Décidément les seigneurs qui dominaient dans Naples ne se sentaient point en sûreté si leurs maisons et leurs églises n'étaient prêtes toujours à repousser un assaut.

Jusqu'à l'époque de l'unité italienne, la vie mondaine de Naples battait son plein aux alentours du Palais-Royal; là, sur une place dont les événements de 1860 ont changé le nom (place du Plébiscite), convergent la chaussée qui monte de Santa Lucia, en longeant Pizzofalcone, la rue San Carlo, par où l'on descend au port, enfin *Toledo*, la grande artère de la vieille Naples (le nom officiel est *via Roma*), par où l'on gagne les quartiers nouvellement embellis du Musée et les hauteurs de Capo di Monte. Dans Toledo, la circulation est encore fort active, à la tombée de la chaleur; les équipages y prennent la file, au pas, et vont et viennent, comme dans l'allée des Acacias; mais la voie n'est guère plus large que notre rue de Richelieu, les trottoirs à proportion, et naturellement, sur un espace aussi restreint, il n'y a pas d'arbres. On se tromperait en croyant que les couleurs claires sont

préférées dans les toilettes napolitaines; du moins cela ne serait vrai que des classes populaires; on dirait qu'il y a parmi les élégants de Toledo comme un parti pris de porter des vêtements sombres, et c'est, on doit l'avouer, tout à leur avantage.

De Toledo il faut, quand le jour baisse, traverser la place du Plébiscite pour aller à Santa Lucia : c'est le quai des pêcheurs, l'un des coins les plus gais, mais non les plus propres de Naples; de là, quand on verra le soleil s'enfoncer derrière l'échafaudage d'ar-

UN COIN DU VIEUX NAPLES.
D'après une photographie communiquée par la Compagnie Transatlantique.

cades et de maisons de Pizzofalcone, on oubliera volontiers que le Palais-Royal ressemble à une caserne de douanes, et que la place du Plébiscite, avec sa colonnade en hémicycle autour du dôme de Saint-François de Paule, est aussi laide que le Trocadéro.

Les galeries Humbert Ier sont le rendez-vous des promeneurs, le soir; elles se composent de deux larges allées en croix grecque dont un dôme vitré couronne le carrefour central; parmi les terrasses des grands cafés, entre des vitrines bien éclairées et rangées avec goût, la flânerie serait vraiment fort agréable si l'on n'était, là plus qu'ailleurs, exposé aux boniments les plus insupportables et les moins réservés; le zèle des obséquieux est pour l'étranger la rançon de tous les plaisirs de Naples; on s'amuse une fois des guitaristes, qui arrivent en barque, dans le port, au-devant des bateaux de touristes; passe encore pour les cochers qui poussent leurs chevaux sur le piéton pour mieux appeler son attention; mais, vraiment, la plèbe des entremetteurs et de leurs complices est insolente et plate au delà de toute expression.

Naples s'étend à l'ouest, au delà de Pausilippe, par une ligne de villas qui vont jusqu'à Pouzzoles et Baïes; c'est là, dès l'époque républicaine, que les riches Romains venaient aux bains de mer. Lucullus, Sylla, Cicéron, Pompée, César, Néron, habitèrent des maisons de campagne sur les bords de ce golfe de Baïes, dont aucun autre, disait Horace, ne surpasse le charme radieux; au moyen âge, la reine Jeanne s'y était fait bâtir, elle aussi, un chalet de plaisance qui avait pris, comme par une loi fatale, les proportions et l'apparence d'un château fort; aujourd'hui encore, la mode s'est conservée, et bien des étrangers à Naples, à l'Italie même, sont propriétaires de villas à Pouzzoles, à Baïes et, par delà le cap Misène, dans la volcanique Ischia. Et pourtant cette région est l'une des plus instables de toute l'Europe; le pays est partout hérissé de buttes éruptives, troué de fosses béantes, de lacs qui sont d'anciens cratères; le relief en est capricieux et comme mal fixé; mais aussi, sous l'action des forces souterraines, la côte s'est diversifiée, la terre et la mer se sont plus étroitement mêlées l'une à l'autre, et là sans doute est une des raisons pour lesquelles les Grecs, retrouvant ici certains caractères de leur terre natale, s'y établirent si volontiers et laissèrent un nom tiré de leur langue à la principale ville du littoral.

Vers l'est et le sud-est, dans la direction du Vésuve, Naples s'allonge en faubourgs indéfinis; San Giovanni, Portici, Resina, Torre del Greco, Torre Annunziata nouent leurs rues bout à bout jusqu'aux ruines de Pompéi. C'est la banlieue populaire et, si le mot n'est pas trop ambitieux, industrielle de la ville; depuis quelques années, Naples a ouvert quelques usines; les chantiers de Castellamare, sur l'autre rive du golfe, ont décidé plus d'un *lazzarone* à travailler tous les jours; le port, où touchent les bateaux de plusieurs grandes compagnies, où l'on s'embarque pour la République Argentine, est très actif et occupe un nombreux personnel; mais la principale industrie nppeuple napolitain est encore l'exploitation du tou-

ENCORE UN COIN DU VIEUX NAPLES.
D'après une photographie communiquée par la Compagnie Transatlantique

riste étranger : c'est pour lui qu'on façonne la lave, le corail, l'écaille; que l'on copie, souvent avec une remarquable adresse, les bronzes et les terres cuites de l'antiquité; et je ne parle pas des maîtres d'hôtel, cochers, guides, interprètes et autres fournisseurs : quand la côte, peuplée d'hiverneurs riches, offre tant d'occasions de vie facile à des intrigants et même à d'honnêtes ouvriers, il n'est pas bien étonnant que l'intérieur du pays soit abandonné et relativement désert; Naples ne doit pas faire illusion sur l'arrière-plan qu'elle cache et qui est fort misérable.

Ville de plaisir dès l'antiquité, station à la mode, on comprend que Naples ait très peu de monuments anciens; les touristes ne bâtissent guère que pour eux-mêmes, chaque âge, avec ses goûts particuliers, dédaignant les goûts de l'âge précédent; même ces villes romaines que le Vésuve a englouties pour nous les rendre intactes nous fournissent des documents sur

PANORAMA DE NAPLES (PRIS DE LA « TOURAINE »).
D'après une photographie communiquée par la Compagnie Transatlantique.

les mœurs des Romains du premier siècle, mais nous offrent peu d'œuvres d'art dignes d'être étudiées pour elles-mêmes; à travers les ruines de Pompéi, comme dans les salles du Musée de Naples, beaucoup de visiteurs éprouveront plutôt la curiosité inquiète de sentir une époque ressusciter autour d'eux que l'émotion de respect qu'impose le spectacle des chefs-d'œuvre.

Et s'il ne reste guère de monuments à Naples que les châteaux forts des souverains étrangers qui comptaient y passer plus d'une saison, on se demande quel est, dans la vie historique de cette ville, l'élément de continuité : mais n'est-ce pas précisément la population plébéienne, celle qui fourmille aujourd'hui dans les faubourgs de l'est ou dans les petites rues du centre, population insoucieuse du lendemain, presque indifférente d'ordinaire aux vicissitudes politiques, mais parfois dévote et bruyante jusqu'à l'émeute? C'était là, jusqu'à nous, la dernière et peut-être la seule des antiquités vraiment indigènes de Naples, et voilà qu'elle disparaît à son tour, depuis que les communications rapides sont multipliées, que l'industrie se développe, depuis aussi que Naples n'est plus une capitale de royaume. Il faut se hâter de voir ces plages, avant que les pêcheurs aient adopté la casquette de soie noire, et que les derniers *lazzaroni* mendient en anglais.

Les souvenirs qu'en rapportent les membres de l'excursion organisée par la Compagnie Transatlantique, ne seront pas seulement les pages qu'on vient de lire, mais encore ceux du bien-être et de l'agrément matériels que l'on trouve dans les maisons bien ordonnées.

La Compagnie, en choisissant pour ce voyage la *Touraine*, a eu l'heureuse pensée de prendre dans sa flotte l'un des bâtiments les plus récents, construit en 1891 dans ses chantiers, une belle maison qui flotte et ne roule pas.

La *Touraine* a 157 mètres de long, 17 mètres de large et près de 12 mètres de profondeur de la quille au pont supérieur. Dans ce large espace, les aménagements ont été extrêmement soignés. La hauteur des entreponts est supérieure de 10 centimètres à celle qu'ils ont déjà dans les plus grands bâtiments de la Compagnie, en moyenne 2 m. 50. Les deux premiers entreponts forment deux étages de chambres de luxe, ou de grand luxe, avec cabinets de toilette et salle de bains, de cabines à une, deux et trois places de 1re classe. Bien peu d'hôtels peuvent offrir des chambres aussi confortables, et disposées de telle manière, avec leurs escaliers et passages couverts, que les passagers s'y promènent sans aller à l'air extérieur. Cette ruche, comme une cité, a ses rues où un monde de près de 1100 passagers peut circuler sans se perdre et se presser, les rues de New York, de Paris, des Machines.

Si l'on cherche la place publique, et que les souvenirs de la Grèce et de Rome vous invitent à la conversation et au rêve sur l'agora et le forum, par ce ciel doux et tiède de la Méditerranée, on la trouve sur le *pont-promenade*. La longueur de cette promenade, de 100 mètres de chaque côté, reliée à la tengue et à la dunette, prolongée jusqu'en abord par des passerelles mobiles recouvertes d'une tente, se prête à la déambulation : les bancs qui la garnissent invitent à la flânerie paresseuse.

Préférez-vous les plaisirs du cercle, cette forme moderne de la société dans nos ciels gris et brumeux, le salon de conversation est là, immédiatement au-dessous, avec son piano et une riche bibliothèque; à deux pas, comme le tabac a ses droits, et qu'il impose aussi des devoirs, le fumoir. Personne n'est oublié, ni les dames, qui ont à elles un salon Louis XVI fort coquet, ni les enfants, à qui une salle à manger spéciale est réservée.

Nous aurions mauvaise grâce à insister sur les détails de la table, et pourtant le menu y invite, menu de luxe. Le service de la bouche, comme on disait au siècle passé, est l'un des plus considérables du paquebot. Sous la direction du commissaire du bord, 2 maîtres d'hôtel ordonnent à 4 cuisiniers et 4 aides, 1 commis aux vivres, 1 cambusier, 1 sommelier, 2 boulangers, 1 boucher, 2 pâtissiers, 1 chef d'office. Le service proprement dit est fait par 60 garçons, 5 femmes de chambre, 1 cireur, 1 coiffeur sous les ordres du chef d'entrepont. Et dire qu'outre les passagers il faut nourrir ce monde lui-même et 320 hommes d'équipage!

Mais aussi, avec ce confort, quelle sécurité pour les voyageurs! tout ce personnel est prêt au moindre signal à manœuvrer les instruments de rechange, doubles machines, pièces pour le gouvernail, servo-moteur, guindeau en cas d'avarie. Le besoin d'ailleurs ne pouvait s'en faire sentir dans une excursion de ce genre qui n'est pas une traversée de l'Atlantique.

Cette croisière avait pourtant, en dehors des lieux auxquels elle a touché, son intérêt et sa philosophie même. Quel contraste entre ce bâtiment, dernier effort de la science et de la civilisation modernes, et les monuments du passé auxquels il a conduit des Américains, reliant New York à Naples, Naples à Athènes, et Athènes à Jaffa et Jérusalem!

La Fauconnerie
en Asie centrale

Tandis que le noble art de la fauconnerie, tenu en si haute estime par nos pères, est à peu près tombé en désuétude en Europe, il se retrouve encore pratiqué journellement et honoré dans l'Asie centrale et l'Afrique du nord.

M. Éd. Blanc, le voyageur dont nous avons déjà résumé les remarquables travaux sur la pénétration russe dans le Turkestan, a vu à l'œuvre les fauconniers arabes et asiatiques et il a particulièrement étudié les divers procédés de chasse et les races d'oiseaux employés par les Turcomans, les Sartes et les Kirghiz.

FAUCONNIERS.
D'après une photographie communiquée par M. E. Blanc.

Dans le Turkestan, où les armes à feu sont rares, la fauconnerie est complètement entrée dans les mœurs. Du petit au grand, tout le monde chasse et chacun a son oiseau, plus ou moins gros, selon ses moyens.

Dès l'enfance on apprend, au Turkestan, à pratiquer la fauconnerie. Dans les rues de Samarkand, les gamins s'exercent soit avec des faucons, soit tout simplement avec des corbeaux, attachés à de longues ficelles, et qu'ils portent gravement sur le poing.

Quiconque a une course à faire, à travers l'oasis ou les étendues de pays découvert, emmène son oiseau et le pose sur le poing ou l'arçon de la selle. Sitôt qu'il aperçoit un gibier quelconque, faisan, caille, perdrix canard, il déchaperonne son faucon et le lance droit dans la direction du gibier.

L'oiseau s'élève rapidement au-dessus du gibier, puis se laisse retomber sur lui, à pic, les ailes fermées, dans une chute vertigineuse où il est entraîné par son propre poids. Il lui faut une extraordinaire précision pour fondre ainsi, directement, sur sa proie. S'il la manque, ce qui arrive quelquefois, il reste à terre, et son maître vient le reprendre.

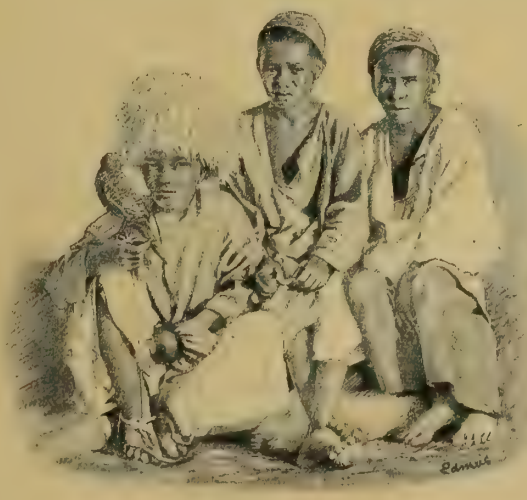
Le procédé pour remettre à l'oiseau son chaperon exige assez de dextérité. « Pour rechaperonner l'oiseau, dit M. Édouard Blanc, on s'approche de lui en lui présentant un morceau de viande que l'on tient entre le pouce et le troisième doigt ; le chaperon est suspendu à l'extrémité de l'index par sa boucle supérieure. La coulisse est relâchée et le fauconnier tient l'extrémité du lacet entre ses dents. Au moment où l'oiseau allonge le cou pour prendre le morceau de viande, on le coiffe prestement du capuchon et l'on serre la coulisse en rejetant la tête en arrière. Naturellement, on ne lui donne pas le morceau de viande, car cela lui ôterait toute envie de poursuivre un nouveau gibier. » Ce qu'il y a de plus surprenant, c'est que l'animal se laisse indéfiniment prendre à ce procédé trompeur.

Le Turkestan est extrêmement riche en oiseaux rapaces, petits et gros, et M. Blanc estime même que le catalogue complet des espèces n'en a pas encore été établi.

Les indigènes, habitués dès l'enfance à manier ces oiseaux, comme nous l'avons dit, réussissent fort bien dans leur éducation et arrivent même à dresser les milans, ce que les fauconniers européens considéraient comme impossible. M. Éd. Blanc a vu, à Tachkent, des milans royaux et des milans noirs chasser la perdrix et la caille.

Les oiseaux le plus communément dressés au Turkestan sont l'autour ordinaire et les éperviers, qui chassent le faisan, la caille et la perdrix. On apprivoise aussi presque toutes les sortes de buses, à l'exception de la bondrée, quoiqu'elle soit commune, le pygargue, et certains busards.

On se sert plus généralement des femelles que des mâles, parce qu'elles sont plus grandes et plus



ENFANTS TURCOMANS A TCHARDJOUI ET LEUR FAUCON.
D'après une photographie communiquée par M. E. Blanc.

fortes et aussi parce que leur dressage est beaucoup plus facile.

Ce n'est qu'en Asie centrale qu'on a jusqu'ici dressé des aigles, principalement l'aigle doré, l'aigle criard, et l'*Aquila pennata*, commun dans le désert de Karakoum. Ces grands oiseaux chassent le renard, la gazelle, l'antilope et même, dit-on, le cerf.

Lorsque la proie est trop forte pour être enlevée, l'aigle s'acharne sur la tête de sa victime et cherche à lui crever les yeux.

Lors d'une exposition organisée à Tachkent en 1891, à laquelle M. Blanc assista comme délégué français, un superbe équipage d'aigles, appartenant au khan de Khiva, figurait dans la section particulière de fauconnerie.

Le cavalier qui porte un aigle, ne pouvant tenir ni surtout lancer sur le poing, à bout de bras, un oiseau si lourd, se soutient le poignet sur une fourche de bois, dont l'extrémité inférieure est fixée à la selle.

Le hibou lui-même, au Turkestan et dans la Sibérie méridionale, est quelquefois dressé pour chasser le lièvre, le petit-gris et la martre zibeline. Mais comme il ne peut chasser que la nuit, on doit, pour le suivre et le retrouver, lui attacher aux pattes et à la queue de petites clochettes.

FAUCONNIER.
D'après une photographie communiquée par M. E. Blanc.

Quant aux corbeaux, ils sont très intelligents et faciles à dresser. On les prend par les temps de neige, et ils servent aux enfants de sujets d'étude. Mais comme ils ne chassent guère que le gibier à poil, on s'en sert beaucoup moins aujourd'hui, principalement à cause de la disparition presque complète des lièvres.

C'est en les prenant au nid qu'on se procure en général les jeunes sujets, ce qui est assez aisé dans les steppes et dans les vastes déserts de l'Asie centrale, où, faute d'arbres, les oiseaux de proie sont bien obligés de nicher à terre ou dans les buissons. Lorsque l'on cherche à capturer des adultes, on emploie, nous dit M. Blanc, « un procédé simple et même naïf, qui n'en réussit pas moins, et que nous avons vu pratiquer par les indigènes dans les Monts Célestes. On prend des cailloux d'une grosseur telle, que l'oiseau puisse les avaler sans trop d'efforts; on les trempe dans du sang qu'on laisse se cailler à leur surface, et on les dépose dans un endroit où les oiseaux de proie ont coutume de venir. Ceux-ci les avalent gloutonnement, et, quand ils en ont absorbé une certaine quantité, ils deviennent trop lourds pour pouvoir s'envoler; le chasseur arrive sur eux brusquement et les prend à la main. » Les Chinois seraient les inventeurs de ce procédé assurément fort ingénieux.

Les qualités prisées par les Turcomans, les Kirghiz et les Chinois sont celles qui distinguent les oiseaux que notre vieille fauconnerie française appelait de *bas vol*. Ceux-ci, lancés par le chasseur, fondent directement vers le gibier. Tels sont les autours et les buses.

Le faucon, au contraire, oiseau de haut vol, s'élève d'abord dans les airs, avant de se précipiter sur sa proie. S'il la manque, il remonte et revient à la charge. Cette méthode est plus élégante et convient aux grandes chasses, mais elle est moins rapide et moins pratique, chemin faisant et à l'occasion, que celle de la buse et de l'autour. C'est ce qui explique la préférence des indigènes pour ces espèces.

Les concours organisés à l'exposition de Tachkent ont confirmé ce fait, déjà connu, que les plus petits oiseaux sont presque toujours les plus braves et les plus ardents à la chasse. Les aigles font beaucoup moins honneur en général à leurs éleveurs qu'un émouchet ou un faucon hobereau.

A l'inverse de leurs congénères d'Afrique, les faucons d'Asie, lâchés ensemble, opèrent presque toujours isolément, sans s'appeler ni s'entr'aider, sauf dans certains grands équipages, où ils ont l'habitude de chasser en commun.

Le matériel du fauconnier est très simple : un chaperon en cuir ou en étoffe rembourrée pour coiffer l'oiseau. Pour le porter, un gant blanc, en peau de chèvre, muni d'un crispin, et une fourche pour soutenir l'avant-bras s'il s'agit d'un aigle; pour le rappeler, un tambourin.

Dans le dressage, on se sert de leurres en peau grasse, gonflée de foin, pour représenter un lièvre, et d'une sorte de plumeau que l'on jette en l'air pour figurer un oiseau blessé.

Comme tout le monde est fauconnier, pas de costume spécial. C'est toujours la longue robe, le pantalon ajusté et les bottes. Quelquefois seulement les fauconniers de profession se distinguent du commun des mortels par un petit chapeau de feutre gris ou blanc, en forme de pyramide triangulaire, aux bords fendus en avant et en arrière et retroussés.

Tels sont, rapidement exposés, les principaux renseignements rapportés par M. Blanc sur cet art, trop méconnu chez nous après avoir joui de la faveur des grands chasseurs du XVIe siècle, après avoir été pratiqué par nos rois Charles IX et Louis XIII. Seuls quelques amateurs émérites essayent de le faire revivre. Aujourd'hui que notre jeunesse s'adonne à tous les sports, en pourrait-elle trouver un plus élégant?

Voyages Scolaires à Bicyclette

L'Exposition universelle d'Amsterdam est le but proposé d'une excursion à bicyclette, organisée par M. Léon Etevenon, membre du Touring Club de France et professeur de l'Université. Ce voyage aurait lieu à l'époque des grandes vacances et est exclusivement réservé aux jeunes gens des lycées, collèges et écoles, de 14 à 17 ans. Cependant, pour rassurer les parents, deux ou trois pères de famille pourraient y prendre part, afin de se rendre compte *de visu* de la façon de procéder des excursionnistes.

Nous avons cru devoir signaler le projet de M. Etevenon, parce que le principe nous en paraît excellent. Former un groupe d'élèves, l'encadrer de quelques maîtres de bonne volonté, qui veuillent bien pendant quelque temps se faire les camarades aînés de ces jeunes garçons, qui les feront profiter de leur expérience et, sur les grands chemins ou en visitant les villes, les instruiront sous la forme d'une conversation, telle est l'idée de M. Etevenon. Aussi qualifie-t-il ces voyages scolaires de « préceptorat sur route », ce qui surprend d'abord et s'explique parfaitement ensuite, une fois son plan exposé.

Il ne s'agit pas d'ailleurs, dans ces excursions, de « couvrir » de longues distances ou d' « abaisser des records ». Ce sont des voyages-promenades pour ainsi dire, accomplis à une allure modérée. L'étape du matin est de 4 heures au maximum, de 6 à 10 heures, avec arrêt de 10 minutes toutes les 50 minutes.

Le milieu de la journée est consacré au déjeuner, au repos, à la correspondance, à la visite à pied de la ville, s'il y a lieu. On ne repart qu'après 4 heures du soir, et cette seconde étape est achevée au plus tard à 7 heures.

Chaque groupe de cinq jeunes gens est accompagné d'un homme habitué aux besoins des enfants et sachant, sans trop le leur faire sentir, exercer sur eux une constante surveillance. C'est dire que les organisateurs veulent avant tout éviter les imprudences d'hygiène, l'usage des boissons dangereuses, les excès de vitesse qui fatiguent inutilement, etc.

Il est certain que ces voyages ainsi compris, et si le programme en est sévèrement suivi, doivent être très profitables aux jeunes gens, aussi bien au point de vue du développement physique qu'au point de vue de l'instruction.

Dans l'excursion proposée à Amsterdam, le départ aurait lieu à Furnes, en Belgique, et l'arrivée à Bruxelles. Les trajets de Paris à ces deux points extrêmes seraient accomplis en chemin de fer.

Les organisateurs soumettent d'ailleurs leur projet à leurs adhérents, qui peuvent de leur côté indiquer quelles seraient leurs préférences. On se décidera à la majorité.

La Belgique et la Hollande, pays peuplés, abondants en ressources, sillonnés de chemins bien entretenus et en général en terrain plat, nous paraissent d'un choix assez heureux.

Au point de vue instructif, les souvenirs historiques et archéologiques y abondent et les musées sont de premier ordre. Ce serait rendre grand service à nos élèves que de les initier jeunes aux connaissances artistiques et archéologiques, sans lesquelles il n'est pas de voyage réellement profitable et laissant des souvenirs précis.

Le Père J.-B. Piolet. — *Madagascar, sa description, ses habitants.* 1 fort vol. in-18 jésus, 587 p. Paris, Challamel, 1895. — *Madagascar et les Hova. Description, organisation, histoire.* 1 vol. in-8, 280 p. Paris, Delagrave, 1895.

La chronique *A Travers le Monde* a déjà appris le nom de M. Piolet à nos lecteurs. Il nous apporte aujourd'hui dans ces deux volumes, publiés au cours de la même semaine, le fruit de ses études et de son expérience. Ces livres, on le conçoit sans peine, ne sauraient venir plus à point. Beaucoup de personnes réclament aujourd'hui un ouvrage qui ne leur donne pas seulement sur Madagascar des impressions ou des jugements personnels, mais un exposé méthodique, clair, puisé à diverses sources, de tout ce qui paraît définitivement acquis. Il semble que M. Piolet ait voulu répondre à ce besoin du public.

Le premier de ses livres nous offre, dans un ordre rationnel, tous les renseignements désirables sur la géographie physique, économique et politique de Madagascar. L'auteur a laissé de côté l'histoire. Il se propose d'y revenir dans une suite qu'il donnera à cette première partie. Toutes les matières se trouvant ainsi groupées par chapitres, on comprend combien l'ouvrage est d'un maniement aisé.

En outre, M. Piolet, tout en ayant vu beaucoup des choses qu'il raconte, ne s'est pas fié à sa propre expérience. Il a fait appel aux hommes les plus compétents : MM. Grandidier, Suberbie, Le Myre de Vilers, Guinard, Ranchot, les PP. Colin, Abinal, La Vaissière, Roblet. Il a tiré parti des livres antérieurs de MM. Pasfield, Olivier, Foucart, Martineau. Tel chapitre de son livre, il ne s'en cache pas, ne lui appartient pas à lui seul. Ainsi la minéralogie et la géologie reviennent à la science de M. Guinard, le chapitre des forêts à M. Jully, l'architecte du palais royal de Tananarive.

Cette œuvre a donc été conçue sous la forme d'un manuel. On lira surtout ce qui concerne le climat et les précautions à prendre contre la fièvre, le sol et ses aptitudes, enfin tout ce qui intéresse directement la colonisation de l'avenir. La seconde moitié du livre est consacrée aux divers habitants de Madagascar. On se convaincra, en la parcourant, de l'exagération manifeste des prétentions des Hova.

Les observations générales que nous avons faites plus haut peuvent se rapporter à l'ouvrage spécialement consacré aux Hova. Même conception, même ordonnance, même clarté. Ceux qui conservent quelque inquiétude sur l'issue de la présente expédition peuvent s'en rapporter sans crainte à M. Piolet. Son ouvrage leur offre tous les faits de nature à les rassurer.

En outre, il montre comment s'est formée la puissance hova, grâce à la forte initiative d'Andrianampoinimerina et de Radama Ier. Il fourmille de détails curieux sur les mœurs, la législation, les croyances et superstitions des Malgaches.

En somme, M. Piolet voulait faire une œuvre « sérieuse et utile ». Nous croyons qu'il y a réussi, et nous recommandons vivement la lecture de ses livres à quiconque veut se faire une idée nette et juste de Madagascar.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Comment on Voyage dans les Régions Arctiques[1]

IV. — Explorations à terre. — Excursions sur les Banquises

La saison la plus favorable pour l'exploration des glaciers polaires est le mois de juin, avant la fusion des neiges superficielles. A cette époque, sur l'*inlandsis* du Grœnland, l'explorateur danois Th. V. Garde a parcouru à pied en onze jours et demi 370 kilom. En août et septembre, pour une distance de 600 à 650 kilom., M. Nansen n'employa pas moins de 36 jours. M. Garde conseille en juin l'emploi des traîneaux tirés par des chiens et pense que ces véhicules pourraient traverser rapidement le Grœnland.

Dans les parties basses des terres arctiques dépourvues de glaciers, les voyages présentent en été de très grosses difficultés. C'est cependant en cette saison que je conseille des reconnaissances dans l'intérieur des îles. L'étude de la flore et de la constitution du terrain ne devient possible qu'après la fusion des neiges. Les excursions d'hiver n'offrent qu'un intérêt géographique; encore l'énorme couche de neige masque-t-elle souvent les détails.

Dans ces régions basses, les poneys islandais peuvent rendre de très grands services. Ces petits chevaux, remarquables par la sûreté de leurs jarrets, traversent tous les terrains, même des glaciers, en portant de grosses charges. Enfin, extrêmement sobres, ils trouveraient facilement leur nourriture dans les régions arctiques situées à une faible altitude. Ces terres sont loin d'être aussi stériles qu'on le croit. A la Nouvelle-Zemble et au Spitzberg, dans la *Rendal* de la Sassenbay par exemple, existent de vastes pelouses marécageuses. Même dans l'intérieur de la Terre de Grinnell, sous le 82° de lat., ces animaux pourraient être employés. Greeley rapporte que dans certaines parties de cette île l'herbe atteint une hauteur de 50 à 60 centimètres.

Pour des explorations dans l'intérieur des terres indiquons également l'emploi de rennes domestiques comme bêtes de bât. Cet animal ne porte qu'une trentaine de kilogrammes, mais offre le très grand avantage de fournir un approvisionnement en viande fraîche lorsqu'il n'est plus utile pour le transport des bagages. La garde de ces animaux pendant les bivouacs est, il est vrai, assez difficile. En 1873, un troupeau amené au Spitzberg par Nordenskiöld pour être employé dans une expédition dirigée vers le Pôle s'échappa en dépit de la vigilance des Lapons chargés de le soigner.

Quoi qu'il en soit de ce grave inconvénient, l'emploi du renne doit être conseillé dans les tentatives pour avancer à pied sur la banquise dans la direction du Pôle, à la place de traîneaux tirés soit par des hommes, soit par des chiens. Les banquises sont accidentées de chaînes de monticules et d'amoncellements de blocs; sur une pareille surface les chiens ne peuvent courir, et les hommes s'épuisent en pénibles efforts pour faire franchir de tels obstacles aux véhicules qu'ils traînent. Au contraire le renne passe facilement pardessus tous les accidents de la banquise. 5 livres de seigle et 3 ou 4 livres de lichen constituent sa ration journalière. Cet animal peut être employé comme bête de bât ou attelé à un traîneau lapon, type très pratique pour circuler sur une banquise. Ce véhicule peut transporter une charge de 85 à 110 kilogrammes. Contrairement à l'opinion générale, les chiens ne rendent que de très médiocres services.

PONEYS ISLANDAIS.
D'après une photographie communiquée par M. Ch. Rabot.

La saison la plus favorable pour les excursions sur les banquises est le mois de mars.

BATIMENT

Pour une expédition destinée à attaquer les banquises, un bâtiment en bois muni d'un soufflage et divisé en compartiments étanches est nécessaire. Seule une coque de ce type résiste aux chocs et aux pressions des glaces, et, en cas de voie d'eau, peut être réparée. Un navire en fer expose aux plus graves dangers. Si dans un abordage un glaçon crève une plaque des murailles, toute réparation est impossible et le bâtiment coule rapidement.

Prisonnier dans une banquise en pleine mer, le navire est exposé, avons-nous dit, à être broyé dans les pressions des glaces. Pour parer à ce danger, M. Nansen a donné à son bâtiment le *Fram* une coque évasée de telle sorte que les pressions, au lieu de l'aplatir, le feraient sauter hors de son étau de glace.

Les bâtiments destinés aux mers polaires sont mixtes, gréés en trois-mâts barque, marchent très bien à la voile (7 à 10 nœuds) et jaugent 300 ou 400 tonnes. Leur machine auxiliaire (6 à 8 nœuds) sert à la traversée des zones de calme et à la navigation au milieu des glaces. Une voilure complète est nécessaire en cas d'avarie à l'hélice. Les baleiniers actuels réunissent toutes les conditions de solidité indispensables. Ils peuvent être affrétés à Dundee et Peterhead, en Ecosse, à Tönsberg et à Sandefjord, dans la Norvège méridionale, à Saint-Jean de Terre-Neuve, au Canada et, je crois, à Victoria (Colombie Anglaise) et à San Francisco. Le prix d'affrètement est naturellement très élevé. Le gouvernement danois a payé 140 000 francs la location pendant un an d'un baleinier norvégien, solde et entretien de l'équipage compris.

Pour les reconnaissances : une solide chaloupe à vapeur tenant bien la mer, plusieurs bertons destinés au débarquement sur les plages, et pour la chasse, des canots du type des *fangst-baad* norvégiens. Ces embarcations sont peintes en blanc, afin de ne pas effrayer les phoques.

L'expédition Wellman a expérimenté l'an dernier au Spitzberg des canots en aluminium. Les résultats de cette épreuve ont été excellents. Ces canots très légers étaient facilement portés à bras sur la banquise et tenaient très bien la mer.

ÉQUIPAGE

L'état-major est composé d'au moins trois officiers ; le nombre des matelots dépasse celui nécessaire à la manœuvre, afin de laisser à bord un personnel suffisant pendant les excursions à terre.

HYGIÈNE

Le scorbut est le grand ennemi pendant les hivernages. Plusieurs expéditions arctiques récentes ont réussi cependant à échapper à ce danger, grâce à une hygiène judicieuse.

En premier lieu, les spécialistes recommandent une bonne aération des logements, de fréquents exercices en plein air et une minutieuse propreté. L'équipage ne doit jamais être laissé dans l'inaction et son état moral doit faire l'objet constant des préoccupations du chef. De fréquentes rations de légumes et de pommes de terre sont absolument nécessaires. Comme antiscorbutique, on cite le jus de citron et les confitures de ronce faux mûrier (*Rubus Chamæmorus*) que l'on achète en Norvège, à défaut le jus de canneberge.

(A suivre.) CH. RABOT.

1. *Suite.* Voyez p. 200, 208 et 220.

Tchitral et les Tchitralis

Le Tchitral, où vient de pénétrer une expédition militaire anglaise, a été très rarement visité jusqu'à ce jour. Des difficultés de toutes sortes en écartaient les voyageurs. M. Guillaume Capus est un des rares Européens qui aient parcouru ces régions ignorées. Avec une extrême bonne grâce, dont nous le remercions ici, il a bien voulu rédiger spécialement pour notre chronique A travers le Monde *la notice suivante.*

M. CAPUS

Au sud de la puissante chaîne de l'Hindou-Kouch, depuis la passe de Baroghil jusqu'au territoire du khan d'Asmar, s'étend une vallée longue, étroite, difficile et relativement pauvre : la vallée du Tchitral (les indigènes prononcent *Tchatrar*). Une fois de plus, les destinées politiques et les luttes intestines de ce pays appellent l'attention sur ces populations et ces régions central-asiatiques, ferments incessants de luttes meurtrières et de complications politiques.

Ce n'est pas que la question du Tchitral, qui préoccupe si vivement en ce moment les esprits en Angleterre, menace de faire éclore une nouvelle phase de cette autre « question », plus vaste et plus envahissante, qu'on appelle la question de l'Asie centrale; le débat est plus restreint : il ne dépasse pas la crête de l'Hindou-Kouch, mais il n'en exige pas moins une mobilisation considérable de forces indo-britanniques, et la lutte dans ces pays de montagnes, au relief tourmenté, aux ressources précaires, ne laisse pas d'être pénible.

FORTERESSE DU PAYS TCHITRALI.
D'après une photographie communiquée par M. de Poncins.

Voici, brièvement, la suite des événements politiques dont le Tchitral a été le théâtre durant ces dernières années. Jusqu'à la fin de 1892 le maître, absolu plus ou moins sinon incontesté, du Tchitral (y compris le Yassine), fut le vieil Amman-oul-Moulk dont il a été beaucoup parlé à l'époque de l'assassinat de Hayward, en 1870.

Les rois du Tchitral portent le nom de *méhtar*. A la mort du méhtar Amman-oul-Moulk, les deux aînés de ses 17 fils ne tardèrent pas, en vertu de mœurs qui paraissent être la règle, à se livrer une véritable guerre d'extermination. Nizam-oul-Moulk, l'aîné, héritier du trône, était alors gouverneur du Yassine; il connaissait l'Inde et les Anglais; jeune, possédant une certaine culture de l'esprit, il était *persona grata* dans l'Inde. Mais son frère puîné Afzoul-oul-Moulk s'empare du pouvoir à la suite d'un coup de main, tue autant que possible de ses frères et oblige Nizam à se réfugier à Guilguit auprès du résident anglais. Entre-temps Chir-Afzoul, un de leurs oncles, surgit de l'Afghanistan, fait mettre à mort Afzoul avec quelques-uns de ses frères échappés au massacre précédent et s'installe au fort de Tchitral.

A son tour, Nizam-oul-Moulk, aidé par le résident anglais, prend l'offensive et oblige Chir-Afzoul à repasser la frontière de l'Afghanistan. Mais son règne ne devait être que de courte durée : il lui restait des frères. Au début de cette année, son frère Amir-oul-Moulk le fait assassiner et l'on voit à nouveau reparaître Chir-Afzoul, qui, allié à un chef voisin Amra-Khan, essaye de s'emparer du pouvoir et de chasser du pays, avec ses compétiteurs au trône, l'influence anglaise. On connaît le reste.

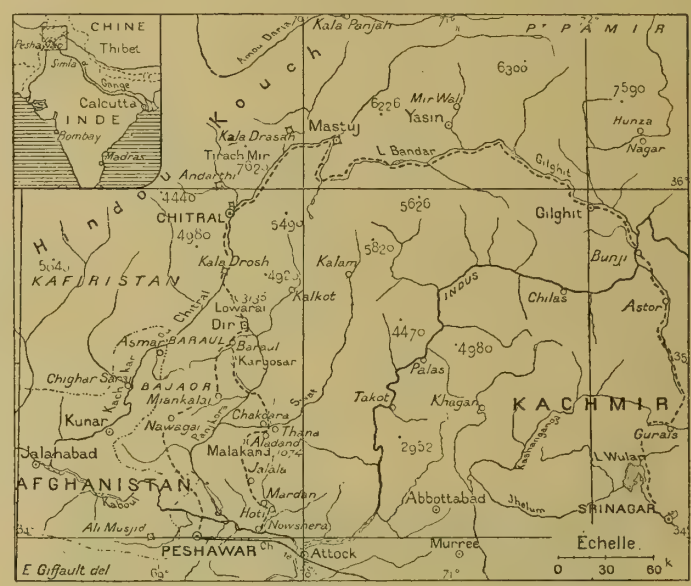
Ces mœurs du moyen âge ne sont pas propres au seul Tchitral; elles appartenaient également jusque dans ces dernières années au pays des Kandjoutis, où l'Angleterre vient de s'installer non sans lutte préalable; elles appartiennent encore à l'Afghanistan, où l'inexorable régime d'Abdourrakhman Khan n'arrivera probablement qu'à en faire reculer les barbares manifestations.

Le Tchitral n'est à proprement parler qu'un acci-

dent dans le grand empire de l'Inde; mais sa situation géo-topographique donne à sa possession une valeur estimée considérable par ceux que préoccupe la surveillance des portes de l'Inde septentrionale.

La haute vallée de Tchitral, en effet, le Yorkhoune, donne accès à la passe de Baroghil (3650 m.), la plus facile, la moins élevée de la longue chaîne de l'Hindou-Kouch, et, de ce fait, établit une communication ouverte pendant toute l'année entre le Wakhane et les Pamirs au nord et le Tchitral et le Cachemire au sud.

Les passes avoisinantes d'Ichkamane et de Darkot, de Baïkarra et de Wakhdjir-Kilik sont, ou bien infiniment plus difficiles à traverser en été, ou bien tout à fait obstruées par les neiges en hiver. A vrai dire, les difficultés de terrain du thalweg même de la vallée de Tchitral deviennent, à certaines époques de l'année, des obstacles au cheminement plus rebelles que ceux que pourrait lui opposer une entaille malaisée au travers d'une crête élevée, car, lorsque piétons ou cavaliers se trouvent obligés, dans le parcours d'une seule étape, de traverser une dizaine de fois un torrent violent, sans autre ressource de passage, ils qualifient la traversée du Baroghil bien plus facile que celle de la vallée du Yorkhoune.



CARTE DU TCHITRAL.

Dirigée sensiblement du nord-est au sud-ouest, la vallée de Tchitral se divise en trois régions appelées, d'amont en aval, le Yorkhoune, le pays de Mastoudj et le Tchitral proprement dit ou Kachkar. Sa longueur dépasse 200 kilomètres alors que sa largeur atteint rarement 1 kilomètre dans les endroits les plus évasés. Partout la rivière a une chute assez rapide; souvent encaissée entre des falaises droites de conglomérat tertiaire, elle se transforme en torrent de montagne profond et extrêmement violent. Dans le haut pays, quelques rares ponts de cordes la traversent; plus bas, des ponts de bois en poutrelles chevauchant en encorbellement les unes sur les autres assurent la communication entre villages rapprochés, de rive à rive.

Dans le haut Yorkhoune, en face du Baroghil par exemple, les hautes montagnes se chargent de magnifiques glaciers dont l'extrémité souvent est coupée en falaise de glace par la rivière coulant à leur pied. La végétation forestière est rare et les pentes rocailleuses n'admettent que des pâturages alpestres peu étendus.

En somme, le Tchitral est un pays pauvre, dénudé, sans grandes ressources naturelles, et la productivité ne saurait même beaucoup être augmentée par la supériorité éventuelle des pratiques agronomiques ou industrielles modernes. Presque tous les villages et toutes les cultures sont établis sur les cônes de déjection des torrents latéraux, tributaires de la rivière principale, où les alluvions granitiques, à débris feldspathiques plus ou moins ténus, créent des terrains de culture rémunérateurs.

Une des parties les plus fertiles, exploitée en partie pour la culture du riz en terrasse, est la vallée de Kho et de Tourikho, dont le centre est Drassoune ou Kila-Drassoune (« pays du raisin »). Nos arbres fruitiers y abondent, avec le figuier, le grenadier sauvage, le mûrier en abondance et la vigne. La céréale la plus répandue est l'orge, qui entre également et surtout dans la composition du pain.

Les animaux domestiques, vache, mouton, chèvre, sont de race inférieure et assez peu nombreux; les chevaux sont plus rares encore, les meilleurs introduits du Badakchane dans quelques écuries privilégiées de chefs amateurs du jeu de polo.

Aucun chariot ne saurait fonctionner sur ces chemins, qui ne sont le plus souvent que des sentes tout au plus cavalières. Les primitives habitations en cailloux entassés à peine cimentés sont de simples huttes de montagnards, qui ne diffèrent de l'écurie souvent que par l'habitant.

Aux points stratégiques, des fortins grossièrement édifiés en pierres brutes clayonnées de branches d'arbre barrent les vallées ou en défendent les intersections. Tels sont les fortins de Topkhané Siabek, en amont des premiers villages, le fortin-barrage de Derbent, le fort de Mastoudj qui défend le carrefour de la vallée de Tchitral et de celle de Sar-i-Laspour, ceux de Drassoune et de Tchitral.

La majeure partie des terres appartiennent à la couronne, c'est-à-dire au méhtar et à ses partisans libres; il en est de même des villages et de leurs habitants, car, avec l'attachement à la glèbe, la corvée, l'esclavage règne (1887) et se manifeste par des achats et surtout des ventes d'hommes au delà des frontières du pays (Badakchane, Afghanistane).

La population tchitralie a des caractères anthropologiques nettement indo-éraniens. Les lignes de la figure, le ton bronzé de la carnation, les cheveux noirs, longs, bouclés, la finesse relative de l'ossature, etc., dénotent une parenté hindoue, bien que, de-ci de-là, des traces de métissage mongoloïde s'accusent chez certains individus. Leur aspect physique m'a rappelé à ce point le facies classique des tziganes

types d'Europe, que l'origine de ceux-ci me semble devoir être cherchée parmi ces populations du nord de l'Inde.

Le Tchitrali prend un soin particulier de sa coiffure : il se rase la partie médiane du crâne depuis le front jusqu'à l'occipital, laissant ses cheveux ondulés retomber en deux longues boucles de chaque côté de la figure. Son costume, de bure grossière et domestique en hiver, est de légère cotonnade en été, ample et sans ornements. Le chef est coiffé d'un bonnet de bure qu'on pourrait comparer à un fez profond dont le bord aurait été enroulé en bourrelet jusqu'à ne former qu'une calotte basse.

Les guerriers (*ghazis*) s'arment d'un bouclier de cuir bouillli orné de clous en métal, d'une lance et, plus rarement, d'un sabre afghan. Les fusils paraissent rares, et ceux à mèche prédominent. Petits et grands s'arment volontiers d'un arc à double corde qui n'est qu'un joujou pour faire la chasse, très habilement, à l'aide de petits cailloux, aux moineaux déprédateurs des champs de culture. Fanatiques de l'islam, ils semblent être entièrement à la merci de l'ombrageuse autorité de leurs chefs religieux doublés de conseillers politiques.

TYPES DU TCHITRAL.
D'après une photographie de M. Capus.

Toutefois le caractère du Tchitrali est enjoué plutôt que méchant. L'intimité domestique paraît cordiale et le respect de la vieillesse réel. La femme, très recluse, est l'ouvrière de toutes les besognes inférieures; mais l'enfant reçoit les caresses de ses parents. Les formes extérieures de la politesse et de l'humilité devant les grands, les supérieurs, sont nombreuses, et le baiser du bord du vêtement, des cheveux, du front, de la paume de la main, du pied, est caractéristique. On se frotte la barbe, on fait semblant d'en arracher des poils, de les porter à la bouche pour les mâcher.

Séparé des plaines de l'Inde par l'épaisseur du Yaghistane peuplé de tribus barbares à peine connues, de l'Afghanistane par les belliqueux et indépendants Kafirs-Siahpouches, du Wakhane et du Badakchane par la crête très élevée de l'Hindou-Kouch, le Tchitral ne communique avec la civilisation de l'Inde : au sud que par le mince filet d'intercourse qui traverse péniblement le pays d'Asmar, de Dir ou la passe de Lowari (Lahori) pour aboutir au Pundjab; à l'est que par le pays de Yassine et Guilguit, aux sentiers frustes et difficiles, avec le nord du Cachemire. Cette pénurie et ces difficultés des voies d'accès et de parcours nous expliquent comment et pourquoi le Tchitral, dont pourtant les soldats d'Alexandre le Grand ont vu très probablement la partie inférieure, a pu rester si longtemps à l'abri de notre curiosité et comment il a pu conserver des éléments d'un grand intérêt géographique et ethnographique.

M. Guillaume Capus a exposé dans cet article les derniers événements politiques survenus au Tchitral.

L'usurpation d'Amir-oul-Moulk, commise au préjudice d'un prince placé, quoique indirectement, sous le protectorat de l'Angleterre, a fourni à son intervention armée un de ces pretextes que le Gouvernement Britannique ne manque jamais de saisir, lorsqu'il s'agit d'étendre ses possessions de l'Inde, surtout du côté opposé à la Russie.

Nous donnons plus loin, d'après les dépêches officielles, le récit de la récente campagne, qui fait, on doit le reconnaître, le plus grand honneur à l'endurance des troupes anglo-indiennes et à l'énergie de leurs officiers.

Le Major von Wissmann

GOUVERNEUR DE L'AFRIQUE ORIENTALE

Entrés tard dans la voie de la colonisation, les Allemands, depuis quelques années, y ont progressé rapidement. Nous parlerons dans un de nos prochains numéros de leur domaine de l'Afrique Orientale. Aujourd'hui nous en présentons à nos lecteurs le nouveau gouverneur.

Le 1er mai dernier, le major *à la suite* de l'armée, le Dr Hermann von Wissmann, a été nommé gouverneur de l'Afrique Orientale Allemande, et le choix semble avoir été généralement approuvé dans le monde

spécial des « coloniaux ». C'est qu'en effet le major Wissmann est un des plus anciens et des plus hardis voyageurs allemands qui aient jusqu'ici exploré l'Afrique.

Hermann von Wissmann est actuellement dans sa quarante-deuxième année, étant né le 4 septembre 1853, à Francfort-sur-l'Oder, où son père exerçait les fonctions de conseiller du gouvernement. Il fit ses classes successivement à Langensalza, Erfurt, Kiel et Neu-Ruppin, et, après la mort de son père, il fut admis dans le corps des cadets, à Berlin.

En 1872, Wissmann entra au régiment de fusiliers mecklembourgeois n° 90 en garnison à Rostock, et en 1873 il passa par l'école de guerre d'Anklam. L'année d'après il devenait officier.

Extrait du D^ch Colonial-Kalender.

MAJOR VON WISSMANN
Gouverneur de l'Est africain.

En 1875 et en 1876 on lui décernait une médaille de sauvetage, puis l'ordre de la Couronne, « pour sauvetage de la vie dans une seconde occasion et dans des circonstances rendant cette action plus difficile ».

De 1877 à 1878 il passa par le corps du Génie à Rendsbourg et par les dragons à Parchim. Ce fut à cette époque qu'ayant fait la connaissance de Pogge, il commença les travaux préparatoires de ses voyages en Afrique. Les études géographiques avaient attiré sur lui l'attention du Dr Nachtigal, et la Société allemande l'adjoignit, comme collaborateur de Pogge, à l'expédition scientifique envoyée dans l'ouest de l'Afrique.

Le départ eut lieu en 1880. C'était la première expédition allemande vers le centre de l'Afrique qui partît de la côte occidentale. En 1881, la mission arriva aux sources du Balouba, et, l'année d'après, elle découvrit le Sankourrou, un des principaux sous-affluents du Congo.

En 1883, Wissmann se sépara de Pogge, et, continuant sa marche vers l'est, le premier des Allemands il traversa l'Afrique et déboucha sur la côte orientale.

Il n'était pas encore question de colonisation allemande dans ces régions. Aussi, par la protection toute spéciale du kronprinz, Wissmann obtint-il, sans perdre son rang dans l'armée impériale, l'autorisation de s'engager au service du roi des Belges pour voyager et coloniser dans l'Afrique occidentale.

C'est ainsi qu'il dirigea en 1885 l'exploration du Kassai. Lorsqu'il en revint et arriva aux premiers avant-postes de l'État du Congo, il apprit que l'Allemagne venait de se décider à faire acte de puissance coloniale.

Aussitôt Wissmann demanda un emploi dans les services coloniaux, où son expérience eût pu être utilisée. On lui répondit que pour le moment il n'y en avait pas pour lui, et, comme il n'avait pas encore absolument terminé la mission que le roi des Belges lui avait confiée, il lui fut permis de rester à sa disposition.

Il retourna donc en 1887 dans le sud du bassin du Congo, au compte de l'État indépendant. C'est alors qu'il fonda Loulouabourg, sur le territoire d'une tribu jusqu'alors inconnue. Il y introduisit du gros bétail et divers procédés de culture. Et, sans tirer un coup de fusil, il obtint la soumission d'environ cinquante chefs indigènes à l'État indépendant.

De retour à Nyangoué, sur le cours supérieur du Congo, il se vit barrer la route du retour vers l'ouest par la révolte des Arabes. Il se dirigea donc vers l'est, et, traversant l'Afrique australe pour la seconde fois, il arriva à la côte à l'embouchure du Zambèze (1887).

En 1889 il fut envoyé dans l'Afrique Orientale en qualité de commissaire impérial pour y combattre les Arabes esclavagistes. Il y organisa une petite armée et battit les chefs Bouschiri et Bana Heri. Une seconde expédition, à l'automne de 1890, fut dirigée par lui dans la région du Kilima-N'djaro et acheva la défaite des Arabes.

Entre-temps il avait publié ses souvenirs de voyages dans trois volumes intitulés : *Dans l'intérieur de l'Afrique*, *Sous le drapeau allemand à travers l'Afrique*, et *Ma seconde traversée de l'Afrique*.

Lors de ses deux campagnes militaires dans l'Afrique Orientale, Wissmann avait en même temps ouvert la route de caravanes de Mpouapoua à la côte, et fondé divers établissements sur la côte.

Son plan était, une fois l'influence allemande bien établie sur le littoral, de la faire pénétrer à l'intérieur en s'installant dans la région des lacs. Pour cela il fallait transporter sur un de ces lacs un bateau à vapeur. Cette entreprise ardue fut menée à bonne fin; la station de Langenbourg fut fondée, et le premier steamer fut lancé sur les eaux du lac Victoria Nyanza. A la suite de cette expédition, il dirigea contre les chasseurs d'esclaves une campagne active. Mais, durant ces dernières années, Wissmann n'avait pu continuer son œuvre. Il ne s'accordait pas avec le gouverneur de l'Afrique Orientale, M. von Schele.

Il va pouvoir aujourd'hui reprendre cette œuvre pour laquelle il possède des qualités de premier ordre, au physique une santé robuste et une constitution résistante, au moral une force de séduction qui lui donne une grande autorité non seulement sur les Européens, mais aussi sur les Arabes et les Noirs. Avec les indigènes, il a toujours évité autant que possible les conflits sanglants, et il avait déconseillé l'expédition contre les Wahéhé et les Mayao. Ce n'est pas d'ailleurs que l'énergie lui fasse défaut, et il en a donné des preuves dans ses luttes contre les esclavagistes.

Le major von Wissmann s'est marié au printemps de l'an passé, et Mme von Wissmann sera la première femme qui occupera la résidence des gouverneurs de l'Afrique Orientale Allemande.

EXPEDITION ANGLAISE AU TCHITRAL.
D'après le « Daily Graphic »

Les Anglais au Tchitral

Campagne actuelle

L'ARTICLE publié dans cette même livraison, et dû à M. Guillaume Capus, nous dispense de toute description du Tchitral. Nous entrerons donc immédiatement dans le récit des faits qui ont motivé l'intervention armée de l'Angleterre dans cette région et nous exposerons dans ses grandes lignes la marche de la campagne actuelle[1].

Il faut dire d'abord que les Anglais considèrent le Tchitral comme un État protégé, placé sous la suzeraineté du Kachmir. Au mois de janvier 1895 le *méhtar* ou souverain du Tchitral, Nizam-oul-Moulk, fut assassiné par son frère Amir-oul-Moulk, qui usurpa le pouvoir. Nizam-oul-Moulk était devenu chef des Tchitralis de l'assentiment des autorités anglaises. Le meurtre commis sur sa personne était une première insulte à la puissance britannique.

Le Dr Robertson, résident à Gilghit, fut chargé d'aller à Tchitral surveiller les événements. Mais le nouveau méhtar, Amir-oul-Moulk, se montra nettement hostile aux Anglais, s'assura l'appui d'un chef montagnard puissant, Umra, khan de Jandol, et le Dr Robertson, avec les 300 hommes qui composaient son escorte, se trouva cerné dans le fort de Tchitral, et si étroitement que du 1er mars aux derniers jours de ce mois on resta sans nouvelles de lui et de sa petite troupe.

Le gouvernement des Indes Anglaises résolut aussitôt d'intervenir énergiquement. Umra Khan reçut comme ultimatum d'avoir à évacuer la région du Tchitral avant le 1er avril. En attendant, 14000 hommes de troupes furent réunis à Peshawar, sous les ordres du major général Sir R. Low.

Dès le 30 mars, les trois brigades concentrées à Peshawar s'avançaient à Mardan, et, le 1er avril, franchissaient la frontière.

Le 2, la seconde brigade arrivait aux abords de la passe de Malakand (1074 mètres) qui donne accès dans la vallée du Swat. Une reconnaissance permit de constater que les indigènes occupaient la passe, et quelques coups de feu furent échangés.

Le lendemain, 3 avril, la seconde brigade, commandée par le colonel H. G. Waterfield, attaqua la passe. Les Guides et quelques compagnies du 4e Sikhs marchèrent en avant. La fusillade fut très vive. L'ennemi, dans ces régions extrêmement accidentées, était difficile à déloger. On fit avancer les canons de montagne et les mitrailleuses Maxim, qui semblent avoir rendu des services assez sérieux. Enfin le colonel Waterfield lança à l'assaut les Gordon Highlanders et les King's own Scottish Borderers. Ceux-ci enlevèrent vaillamment à la baïonnette les positions des montagnards, et la passe fut totalement occupée. Les Anglais avaient eu une cinquantaine de tués et blessés. Les pertes de leurs adversaires étaient évaluées à 500 hommes.

Immédiatement la 1re brigade, qui avait feint de dessiner un mouvement sur la droite, vers la passe de Schahkot, rejoignit la brigade victorieuse. Cette première brigade, sous les ordres du brigadier général A. A. Kinloch, s'engagea, dès le jour suivant, dans la vallée du Swat, en chassant devant elle 5000 Swatis

L'ennemi se concentra à Thana, mais ne put s'y maintenir.

Le 6 avril, la 1re brigade occupait Khar, la 2e Thana et Aladand, et la 3e se trouvait à l'entrée de la passe de Malakand.

1. Voir la carte, p. 234.

Le 7, un pont de bateaux fut jeté sur le Swat, en face de Chakdara, en présence de l'ennemi, dont le feu fut impuissant et qui fut culbuté par les Lanciers du Bengale du 11e régiment.

Par la passe de Malakand arrivaient les mulets et les chameaux, apportant tous les bagages nécessaires à l'expédition.

La passe de Schahkot, un peu à l'est, se trouvait libre. La marche en avant était assurée. Pendant que la 1re brigade, qui venait de donner, restait sur les bords du Swat, la 2e et la 3e traversaient la rivière, et prenaient Dir pour objectif. L'ennemi se retirait devant elles, derrière la rivière Panjkora, et les tribus des environs se tenaient sur le pied de la neutralité ou inclinaient à la soumission. Quant à Umra Khan, il reculait et évitait de livrer bataille.

Le 13 avril, le quartier général du commandant en chef, sir R. Low, était à Sado, sur la rive gauche de la Panjkora. Un pont fut jeté sur la rivière, et les Guides poussèrent une reconnaissance de l'autre côté, où ils rencontrèrent l'ennemi assez en forces pour être forcés de battre en retraite jusqu'au pont. Le lieutenant-colonel Battye fut tué à la fin de cette escarmouche.

Les Guides, soutenus par des Sikhs, se maintinrent à la tête du pont volant, qui avait été brisé et que l'on était en train de remplacer un peu plus loin par un pont suspendu, pour y faire passer le gros des troupes. Le lendemain, du reste, l'ennemi se retira.

En même temps un chef indigène, Mahomed Sherif, khan de Dir, qui s'était déclaré pour les Anglais, enlevait le fort de Dir, à cinq journées de marche en avant de Sado, et il faisait prisonnier Mahomed Chah, frère d'Umra Khan, qui avait été le chef de la résistance sur les bords du Swat.

Le pont métallique une fois installé, la 2e et la 3e brigade traversèrent la Panjkora et se dirigèrent un peu sur la gauche vers Miankalai. Le 17 avril, elles rencontrèrent une troupe ennemie, protégée par des retranchements, évaluée à deux ou trois mille combattants. L'artillerie en eut facilement raison, et Miankalai fut occupé, ainsi que le fort voisin de Munda. Ces deux endroits furent trouvés déserts.

Sans perdre de temps, le général Gatacre, commandant de la 3e brigade, fut envoyé en avant avec une colonne volante de troupes indiennes, Goorkhas et Buffs, et il occupa sans rencontrer d'opposition la passe de Janbatai, sur la route de Miankalai à Dir. L'ennemi, après s'y être fortifié, avait abandonné ses défenses. Il n'y eut à surmonter que des difficultés naturelles considérables, et la descente vers la vallée de Baraul fut des plus pénibles.

Continuant cette pointe hardie par des chemins exécrables, le général Gatacre occupait Dir le 21 avril; les Seaforth Highlanders le suivaient, puis le 25e régiment d'infanterie du Bengale, pour assurer sa ligne de communications avec le gros de l'armée resté au fort de Munda.

A peine arrivée à Dir, la colonne Gatacre reprenait sa marche vers le nord, et presque aussitôt elle envoyait, par le télégraphe optique, confirmation de la nouvelle de la délivrance de Tchitral, qui circulait depuis deux jours, sans être très précise. C'étaient les troupes du khan de Dir, auxiliaire des Anglais, qui avaient pénétré jusque-là et avaient pu secourir le Dr Robertson et la petite garnison du fort de Tchitral.

Deux jours après cette délivrance, le colonel Kelly arrivait lui-même à Tchitral, par une autre voie, après avoir surmonté des difficultés extraordinaires.

Placé à la tête du district de Gilghit, au nord du Kachwir, le colonel Kelly se trouvait en mars au camp de Ghizr. Il voulut essayer d'aller secourir les débris du détachement (14e régiment de Sikhs) du capitaine Ross, tué à l'ennemi, près de Buni. Ce qui avait survécu s'était réfugié à Mastuj. Le colonel Kelly résolut donc de marcher vers Mastuj, qui est situé à 50 milles au nord-est du fort de Tchitral. Mais la saison était si peu avancée pour ce pays d'extrême altitude que les tempêtes de neiges forcèrent la colonne, forte d'environ 600 hommes, à revenir à Ghizr.

Cependant le capitaine Borrodaile, avec 300 hommes, presque tous pionniers ou sapeurs, restait en avant, au village de Tera, pour essayer de se frayer un passage à travers la passe de Schandar (4 000 mètres). Il y réussit au prix d'efforts inouïs; la neige était si épaisse et le chemin si peu praticable que les bêtes de somme ne pouvaient s'y hasarder et que les canons durent être passés à main d'homme. Enfin, le 3 avril, le défilé était franchi, et l'avant-garde, commandée par l'énergique capitaine Borrodaile, arrivait à Laspur.

La colonne du colonel Kelly suivit par le chemin frayé, avec ses canons, et elle arriva à Laspur deux jours après le détachement Borrodaile. Le froid était si intense qu'il y avait eu plusieurs accidents par congélation, et l'éclat de la neige avait causé plusieurs maladies graves de la vue.

A Laspur, où la colonne ne prit qu'un repos de deux jours, elle se trouvait à 80 milles de Tchitral, en ligne directe, mais beaucoup plus près de Mastuj, situé au nord-nord-est, où étaient enfermés les restes du détachement Ross.

Ce fut donc vers Mastuj que se dirigea le colonel Kelly. Le 8, il partit de Laspur, descendant la vallée, et à une forte journée de marche, à Gascht, il rencontra l'ennemi.

Il était trop tard pour le forcer. On bivouaqua, et l'attaque n'eut lieu que le lendemain. Il fallut passer les canons à travers la rivière, dont le pont avait été rompu. Les troupes indigènes, recrues Hunza et Punyal, se comportèrent fort bien. L'ennemi se retira. La marche en avant continua; le capitaine Bretherton et le lieutenant H. J. Jones, cernés dans Mastuj, se trouvèrent délivrés le 9 avril.

Mais, après ce premier exploit, le colonel Kelly voulait marcher sur le fort de Tchitral. Trois jours après son arrivée à Mastuj, le 12, il se trouvait à Sanoghar, la première étape sur la route de Mastuj à Tchitral. Le lendemain il se heurtait à l'ennemi, bien retranché et bien armé, et ne réussissait à le déloger de ses positions qu'après deux heures de combat, en le faisant prendre en flanc par un détachement.

Le 14, il avançait jusqu'à Kala Drasan en faisant un détour, car la route avait été coupée. Le jour suivant, il atteignait Khuscht. Tous les villages qu'il rencontra étaient déserts.

Enfin, le 20, la colonne Kelly arrivait à Tchitral, où elle trouvait le Dr Robertson, secouru depuis deux jours par les troupes auxiliaires du Khan de Dir.

Cette marche du colonel Kelly est à coup sûr un des plus brillants faits d'armes de cette campagne, étant donnés les faibles ressources dont il disposait, le danger qu'il y avait à se trouver si loin de sa base d'opérations, si « en l'air », et aussi les extrêmes difficultés provenant de l'altitude et du froid.

Quant au Dr Robertson, il avait subi depuis le commencement de mars toutes les angoisses d'un siège poussé activement. L'ennemi avait réussi deux fois à mettre le feu à une tour. Il dut effectuer une sortie pour faire sauter une mine qui était déjà avancée jusqu'à quelques pieds du rempart. Il y eut pendant ce siège 101 personnes atteintes par le feu de l'ennemi, dont 39 tuées ou mortes des suites de leurs blessures. Le Dr Robertson lui-même avait été blessé. Cette forte proportion, la petite garnison ne comptant que 300 hommes, est due à ce fait que les tireurs ennemis, fort bons viseurs, dominaient de toutes parts les retranchements. A la fin, les vivres commençaient à faire défaut et l'on avait déjà mangé des chevaux.

Cette vaillante résistance rappelle immédiatement à la mémoire le siège de la résidence de Lucknow, lors de la révolte des Cipayes en 1859.

Cependant, malgré la nouvelle de la délivrance de Tchitral, l'armée du général Low continua sa marche dans la même direction, mais avec moins de hâte, pour éviter de surmener inutilement ses troupes.

Le général Gatacre, toujours à l'avant-garde, rencontra certains obstacles. Il y avait deux ponts à établir pour faire passer l'armée, dont le quartier général se trouvait porté à Dir, dès le 24 avril.

Le 26, un demi-bataillon de Buffs franchit la passe de Lowarai (3135 mètres), avec de la neige jusqu'aux genoux. La brigade Gatacre les suivit de près et se concentra au delà, à Kala Drosch, où elle s'arrêta un instant. Enfin, suffisamment approvisionné, le général Gatacre se porta sur Tchitral avec une partie des Buffs, le 24e régiment de Pandjab, le 4e régiment de Goorkhas, et deux canons.

Le 10 mai, la colonne atteignait Tchitral, où la recevait le colonel Kelly, arrivé depuis vingt jours.

A la même date, le commandant en chef Low franchissait à son tour avec le fort de l'armée la passe de Lowarai, et le 17 mai il arrivait à Tchitral, où se faisait la jonction générale.

Le gros des opérations était terminé, mais sans doute il restera à faire bien des petites expéditions partielles et surtout à assurer les communications, rendre les routes plus praticables, etc. On a déjà signalé des attaques sur les derrières, sans gravité sans doute, mais qui forcent les postes à rester sur le qui-vive, en attendant la pacification complète. On a tiré des coups de fusil à la passe de Janbatai, à Munda, à Khambat. Le fil télégraphique, qui s'est déroulé derrière l'armée anglo-indienne à mesure qu'elle avançait, a été coupé à plusieurs reprises. Bref, le second du général Low, le général Stedman, a dû être envoyé en arrière pour mettre ordre à tout cela.

Quant à Umra Khan, un des principaux promoteurs de cette guerre, il n'a pas combattu et s'est retiré sur le territoire afghan, où il a été fait prisonnier et conduit, sous bonne escorte, à Kaboul, dans le courant de mai.

Quant à Amir-oul-Moulk, le méhtar déposé du Tchitral, on l'a emmené à Peshawar et il a été remplacé par un méhtar provisoire, Shuja-oul-Moulk. Les principaux chefs ennemis, Chir Afzoul, Kokan bey, etc., ont été faits prisonniers par un auxiliaire, qui a rendu aux Anglais de précieux services, le Khan de Dir.

Tel est en raccourci le dessin de cette dernière campagne, à peine terminée à l'heure actuelle. Reste à savoir comment les Anglais traiteront leur nouvelle acquisition et s'ils se contenteront d'en faire, comme du Ouaziristan, un pays étroitement protégé, une sorte d'avant-garde, chargée de surveiller sous leurs ordres et de défendre au besoin la ligne de démarcation tracée à travers le Pamir à l'influence britannique d'une part, à l'influence russe de l'autre.

Pierre Loti. — *Le Désert*, 1 v. gr. in-18. *Jerusalem*, 1 v. gr. in-18 Paris, 1895. Calmann Lévy, 3 fr. 50.

Ce sont là de simples notes de voyage, écrites au jour le jour, toutes les impressions y sont saisies et fixées dans leur intensité primitive avec l'éclat merveilleux d'un style resplendissant. On a beau suivre le voyageur dans l'éternel désert qui de Suez à Gaza s'étend implacable et monotone, on n'éprouve point de lassitude C'est que l'artiste a réussi, par un prodige de virtuosité, à donner toujours la sensation du désert, par des procédés sans cesse nouveaux. Il est vrai qu'il semble parfois décrire pour décrire, mais le coloris de ces peintures est si riche qu'on n'a pas le courage de s'en plaindre. D'ailleurs, au-dessus des descriptions plane le sentiment aigu de l'immuabilité du désert, qui hante, pour ainsi dire, le voyageur. Il demeure comme épouvanté devant « la magnificence presque effroyable de ces régions immuables et sans âge », où l'on entend chanter par les Bédouins « des airs vieux et lugubres, tels sans doute qu'on en entendait quand passa Moïse ».

Dans ces lieux, où toute pierre a son histoire, il demeure confondu aussi devant l'entassement des passés humains. Sans cesse et partout, dans la crypte du buisson ardent au Sinaï, dans la chapelle de Ste-Hélène, devant le tombeau d'Abraham, dans l'église de Bethléem, il éprouve « de la façon la plus angoissante le sentiment des effroyables passés ».

Et c'est là, c'est cette impression d'un recul dans l'antérieur des âges qui anime ce pèlerinage de bonne foi à Bethléem, à Jérusalem, à Géricho, malgré la présence des touristes indifférents et la banalité moderne qui profane ces lieux sacrés. L'œuvre tout entière est comme échauffée par un grand souffle d'émotion et de respect Il prévient la fatigue qu'on pourrait éprouver de l'accumulation des couleurs, du chatoiement perpétuel des mots rares et splendides.

Dirons-nous, pour tempérer l'admiration que nous cause ce récit, que parfois l'auteur met une sorte de coquetterie littéraire à documenter ses descriptions? Plusieurs chapitres ont pour épigraphe des passages de la *Genèse*, de l'*Exode*, etc., et la référence nous est toujours donnée avec une exactitude scrupuleuse qui sent un peu l'apprêt. Par exemple, en dehors des Livres Saints, M. Loti a négligé de rien consulter. On a prétendu le lui reprocher. Pourquoi? Puisqu'il a voulu seulement nous retracer « la fantaisie d'une lente promenade dans l'infini du désert rose » et son grand effort de sincérité pour retrouver l' « ombre sainte » de Jérusalem. Il l'a fait en grand écrivain : que faut-il de plus?

Comment on voyage dans les Régions Arctiques[1]

V. — Explorations à terre. — Excursions sur les Banquises. Vêtements, Approvisionnements, Équipement, Abris et Refuges.

VÊTEMENTS

Dans l'océan Arctique la température estivale est beaucoup plus élevée qu'on ne le croit généralement. Une seule fois au cours de mes dix voyages j'ai vu en juillet et août le thermomètre s'abaisser au-dessous de 0°. La brise de mer rend néanmoins indispensable de chauds vêtements.

L'équipement comprend : une paire de bottes avec bas de laine, un gilet, une chemise et un caleçon de laine, un jersey, un pantalon et une jaquette. Pour ces derniers vêtements nous recommandons le *vadmel* (drap grossier tissé par les paysans scandinaves); très utiles également sont les vestes en cuir norvégiennes. Vêtus de *vadmel*, M. Nansen et ses compagnons ont pu supporter des froids de — 40° dans leur traversée de l'*inlandsis* du Grönland exécutée en août et septembre 1888.

En hiver la température peut s'abaisser à — 45°, et les plus minutieuses précautions deviennent nécessaires contre les morsures de la gelée. Outre de bons et chauds vêtements de laine, M. Nordenskiöld recommande en cette saison l'équipement suivant : 1° une longue blouse en toile à voile; 2° une paire de grandes bottes également en toile à voile avec des semelles en cuir, garnies à l'intérieur de foin (*Carex vesicaria*) et d'une pièce de feutre; 3° un épais bonnet en fourrure avec oreilles, du type Oresynd; 4° un capuchon en feutre comme en portent les soldats russes; 5° des moufles en peau de phoque ou de chamois avec des poignets en fourrure.

Pour les courses en traîneau, des robes (*pœsk*) et des jambières lapones en peau de renne sont très utiles.

Les expéditions arctiques doivent en outre être munies d'une grande quantité de lunettes fumées avec garniture métallique, comme celles en usage dans les Alpes.

APPROVISIONNEMENTS

Le choix et la qualité des vivres embarqués exigent les plus grands soins. Il importe donc de s'adresser à des maisons de premier ordre et de vérifier soigneusement avant le départ les fournitures. Le succès d'une expédition dépend dans une large mesure de ces précautions.

Une alimentation saine et substantielle est absolument nécessaire dans les expéditions. Le régime suivi par l'équipage de la *Vega* peut être recommandé (Nordenskiöld, *Voyage de la Vega*, traduit par Ch. Rabot et Ch. Lallemand, Hachette et Cie, vol. I, page 428).

Pour les excursions à terre, les rations doivent présenter sous le volume minimum la valeur nutritive *maxima*. Celles de l'expédition Nansen se composaient de 200 grammes de matières albumineuses, de 240 gr. de graisse et de 230 gr. de farineux et de sucre. Le célèbre explorateur norvégien fait le plus grand éloge du chocolat à la poudre de viande et des *meat biscuits* anglais; par contre il est absolument opposé à l'usage des alcools et du café[1]. La ration de l'expédition Nordenskiöld sur l'*inlandsis* du Grönland (1883) était de 1120 grammes[2], celle de Greely de 1143 grammes[3], tout compris.

ÉQUIPEMENT

Pour les excursions à terre.

1° Une tente légère et résistante avec plancher en toile à voile.

2° Sac de couchage en peau de renne. Dans les régions du Spitzberg, de la Nouvelle-Zemble méridionale et du Grönland danois, dépourvues de glaciation, un sac en laine suffit avec une couverture caoutchoutée. Les matelas en caoutchouc sont peu pratiques.

3° Lampe à alcool. Le meilleur système paraît être celui construit par M. Nansen.

4° Traîneaux. Modèle Nansen pour son voyage au Grönland.

ABRIS ET REFUGES

Dans les régions arctiques.

Comme points d'hivernage ou de départ d'une exploration ou comme centres de ravitaillement, les quelques stations existant dans les régions arctiques peuvent rendre des services et à ce titre doivent être citées.

Sur la rive méridionale du Jugor Char, à Chabarova, existe un village samoyède-russe, habité seulement en été. A la Nouvelle-Zemble (côte ouest de l'île méridionale) le gouvernement russe a établi à la baie Karmakul une station permanente, ravitaillée chaque été. Sur la rive sud du Matotchkin Char, M. Nossiloff a construit une petite maison[1].

Au Spitzberg se trouvent trois abris. Le plus important, où a hiverné en 1882-1883 la mission météorologique suédoise, est situé au cap Thordsen. Il ne contient aucun depôt de vivres. Une seconde maison se rencontre à l'île Danoise, à l'extrémité nord-ouest du Spitzberg. Sur les bords de la Mosselbay (côte nord), une troisième station a été établie par Nordenskiöld pour passer l'hiver de 1873-1874. Elle renferme quelques approvisionnements.

Jan-Mayen contient des baraquements et un dépôt de vivres et de charbon laissés par l'expédition austro-hongroise de 1882-1883.

Les baleiniers qui fréquentent ces mers ne débarquent jamais à Jan-Mayen; par suite, des naufragés réfugiés dans cette station risqueraient de n'être jamais secourus.

Sur la côte orientale du Grönland, près d'Angmagsalik (66° de lat. N.), le gouvernement danois vient d'organiser une importante station permanente. D'autre part le Danemark a fondé un certain nombre de « colonies » sur la côte occidentale jusqu'au 74e de lat. N.

L'établissement le plus septentrional est Tasersuak, la localité habitée d'une manière permanente la plus voisine du pôle. Dans ces diverses stations les naufragés sont assurés de la plus cordiale hospitalité; mais une expédition ne peut s'y ravitailler, sauf le cas de force majeure, ou explorer le pays sans des formalités que je dois indiquer.

Dans un but de protection philanthropique, le Gouvernement danois a fermé le Grönland au commerce. Aucun navire autre que ceux de l'État n'a le droit de naviguer dans les eaux territoriales et de relâcher dans un port : prohibition reconnue par des conventions internationales et dont l'exécution est assurée par des bâtiments de guerre. L'administration de Copenhague ne se départit de sa juste sévérité qu'à l'égard des missions scientifiques officielles. Une expédition de touristes n'a aucune chance de recevoir l'autorisation nécessaire. Faute de cette pièce, on ne peut obtenir aucun ravitaillement.

(*A suivre*). Ch. RABOT.

1. *Suite.* Voyez p. 200, 208, 220 et 228.

1. F. Nansen, *A travers le Grönland*, trad. par Ch. Rabot, Hachette et Cie. Le chapitre II contient des renseignements très intéressants sur l'équipement d'une exploration sur les glaciers arctiques.

2. *Dans les glaces arctiques.* Traduit par Mme Trigant, Hachette et Cie. Ce volume, ch. XVI, renferme des indications pratiques importantes.

3. *La Seconde Expédition suédois, au Grönland*, traduit par Ch. Rabot, Hachette et Cie.

1. *Tour du Monde*, livraison 1727.

Suberbieville

Un Essai de Grande Exploitation à Madagascar

On a répété à satiété que les Français n'étaient pas colonisateurs. L'exemple de M. Suberbie est fait pour démontrer le contraire. Ce bref résumé de ses travaux, établi d'après de longs et sérieux rapports, est pour prouver ce que peuvent, malgré les plus sérieuses difficultés, l'intelligence industrielle et l'énergie.

M. SUBERBIE.

« Les sceptiques en matière coloniale devraient s'arrêter quelques jours à Majunga, au milieu de compatriotes aussi gais qu'aimables et confiants; ils remonteraient ensuite pendant trois jours le Betsiboka sur la chaloupe à vapeur de M. Suberbie. A Suberbieville ils seraient heureux, j'en suis sûr, de séjourner parmi une trentaine de Français et de Françaises; ils auraient le plaisir de s'endormir en fredonnant des refrains parisiens, chantés le soir au piano, et de s'éveiller gaîment au sifflet de la locomotive.

« Quel ne serait pas leur étonnement en découvrant à Madagascar, dans une entreprise à laquelle toute subvention gouvernementale est étrangère, un decauville, une usine à pilons, des turbines auxquelles aboutit un chenal de 1300 mètres, creusé à main d'hommes; des galeries souterraines de 600 mètres, taillées dans le quartz.... »

TRANCHÉE POUR LA CONSTRUCTION DU CANAL DE SUBERBIEVILLE.
D'après une photographie communiquée par M. Mallat de Bassilan.

C'est le prince Henri d'Orléans, racontant son voyage à Madagascar, qui expose ainsi les travaux de M. Suberbie, en quelques mots, qui en font cependant comprendre toute l'importance.

L'homme qui a fondé cette exploitation, M. Léon Suberbie, est originaire des Hautes-Pyrénées. Il reçut une instruction commerciale complète, avant d'entrer dans la maison Roux de Fraissinet, qui possédait plusieurs comptoirs sur la côte d'Afrique et à Madagascar. M. Suberbie avait donc reçu un enseignement théorique avant de se mettre pratiquement à l'œuvre. Remarqué de ses chefs pour son assiduité au travail, il devint en 1877 inspecteur des agences et ensuite directeur du comptoir de Tananarive, et il s'acquit, dans ces fonctions, une grande autorité près du gouvernement malgache.

Son crédit près du ministre Rainilaïarivony et de son fils Rainizanamanga lui permit de rendre divers services diplomatiques. En 1883, lorsque notre consul se retira à Tamatave, M. Suberbie demeura seul dans la capitale pour défendre ses compatriotes. Lorsque, le 25 mai, ordre fut donné à tous les Français de quitter Tananarive, ce fut lui qui organisa à grand'peine la petite caravane et la protégea contre les Hovas. Il en fut récompensé le 4 décembre 1883 par sa nomination au grade de chevalier de la Légion d'honneur.

Vers la fin des hostilités, ce fut lui qui entama les premières négociations officieuses, et il y a deux ans, lors du dissentiment survenu entre la France et la cour d'Émyrne, ce fut grâce à son intervention que l'on put renouer les relations.

Bientôt après, M. Suberbie passait avec le gouvernement malgache un premier traité. C'était le préliminaire obligé à ses grands travaux.

La concession obtenue par M. Suberbie du gouvernement malgache est du 3 décembre 1886. Le droit concédé était celui d'exploiter les alluvions aurifères situées sur un vaste territoire sis dans la partie nord-ouest de Madagascar, province du Boeni, et délimité d'une part par le cours du Mahajamba, de l'autre par

celui du Manjaray; dans l'intérieur des terres par une ligne rejoignant ces deux cours d'eau et passant près de Fenoarivo et de Tsarahafatra; au nord-ouest la concession s'étendait jusqu'à la mer entre les embouchures des deux fleuves cités, embrassant ainsi la partie de la côte où se trouve Majunga.

De plus, le gouvernement malgache s'engageait à fournir à M. Suberbie un nombre déterminé de travailleurs indigènes et à assurer la sécurité de l'exploitation à l'aide de soldats malgaches.

En revanche, M. Suberbie devait payer les ouvriers et les soldats chargés de protéger les travaux, et donner au gouvernement hova le tiers du produit brut, c'est-à-dire de l'or extrait des gisements alluvionnaires. A l'expiration du traité, tout le matériel devait revenir au gouvernement hova.

Ce dernier se trouvait en somme n'avoir qu'une obligation active à remplir, recruter les 10 000 travailleurs dont on pourrait avoir besoin sur la concession et que M. Suberbie aurait à payer.

SUBERBIEVILLE. — CANAL LATÉRAL DE L'IKOPA.
D'après une photographie communiquée par M. Mallat de Bassilan.

Mais on reconnut, en étudiant la contrée au point de vue géologique, qu'outre les terrains alluvionnaires renfermant de l'or, des filons de quartz crevaient partout le sol de la concession, et qu'un grand nombre d'entre eux étaient aurifères. Ce fut surtout dans la région où s'est élevée depuis Suberbieville, que fut faite cette constatation.

Cette découverte amena M. Suberbie à négocier avec le premier ministre un nouveau traité. Tous deux s'associant devaient faire un apport égal pour l'achat du matériel et les frais d'exploitation. Mais, avant de se partager les bénéfices, ils prélèveraient pour le gouvernement la moitié de l'or obtenu, à condition, comme dans le traité précédent, que le gouvernement assurât à l'exploitation un certain nombre de travailleurs.

Il ne nous serait pas possible de suivre M. Suberbie dans tous les travaux qu'il exécuta en vertu de ces traités.

Le traitement des alluvions eut lieu principalement à Ampasiry, à 50 kil. environ au S.-E. de Suberbieville, sur la route de Tananarive. L'installation hydraulique prend l'eau dans une vallée plus élevée de 60 mètres environ que le niveau des alluvions à traiter. L'eau, précipitée dans une forte colonne de tuyaux, posée sur le flanc de la montagne, en ligne de plus grande pente, arrive avec une grande pression dans des appareils appelés *monitors* ou *géants*, forts becs de lance dont le jet puissant, dirigé sur la masse d'alluvions, la fait ébouler d'abord, la délaye et l'entraîne ensuite dans des *sluices*, longue suite de caisses de lavage, où l'or est recueilli. Un seul jet peut faire ébouler et diluer 2 000 mètres cubes d'alluvions par jour.

Mais ce n'est pas cette installation qui exigea les plus grands efforts. Où il est particulièrement intéressant de suivre les travaux de M. Suberbie, c'est à Suberbieville même, où fut commencée l'exploitation des mines, où fut établie une usine et où s'éleva toute une petite cité industrielle.

L'année 1888 ne fut qu'une année d'études, aux environs de Mevatanana. On avait trouvé là plusieurs filons de quartz aurifère : on voulut en reconnaître la direction et l'importance, et, en vue des premiers travaux, on installa le long des tranchées un chemin de fer à voie étroite.

L'année d'après, M. Justin Suberbie, frère de M. Léon Suberbie, découvrit un nouveau filon, très important, dans le voisinage de Mevatanana, à la rivière du Nandrozia. Pendant que se faisaient les prospections, on prépara l'exploitation en commençant aux premiers filons les travaux de mine nécessaires.

Il ne suffisait pas du reste d'avoir trouvé le quartz aurifère, il fallait une usine à concasser, broyer le minerai et amalgamer l'or. Il fallait relier les mines à l'usine, recruter un personnel européen compétent. En un mot il fallait s'organiser de toutes pièces.

Au commencement de 1889 on installa deux petits villages, à la mode indigène, pour loger les travailleurs, l'un à Ranomangasiéka, non loin des filons 1, 2 et 3, et l'autre à Nandrozia pour le filon voisin. On construisit aussi un bâtiment de forge et un magasin. En même temps M. Suberbie commandait en Amérique une usine de dix *boccards*, avec concasseur, tables d'amalgamation, etc. Le tout devait être actionné par une machine à vapeur, dont la chaudière serait alimentée au bois. Les forêts de la rive gauche de l'Ikopa fourniraient le combustible en abondance.

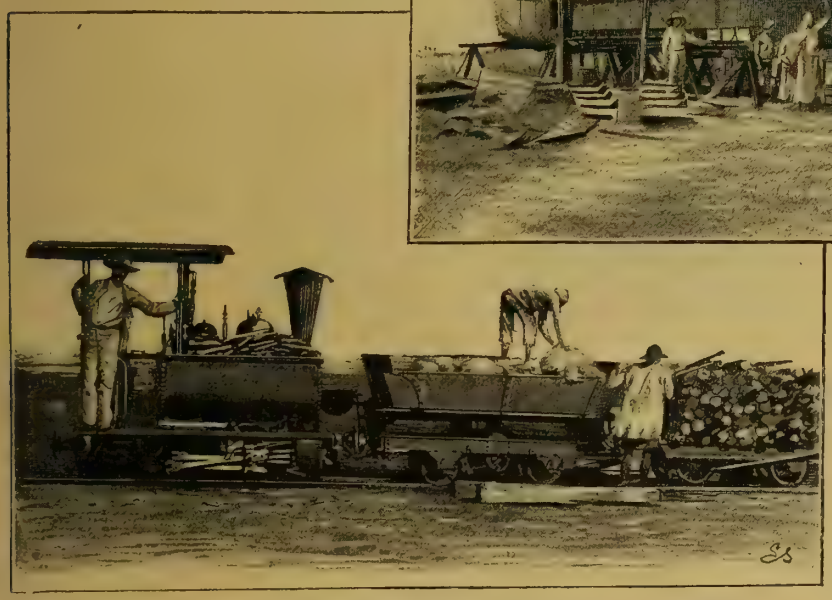
Une fois le matériel commandé, il fallait songer à l'amener à pied d'œuvre. Or il y a de Mevatanana à Majunga 250 kilomètres. Par terre, le transport était impossible. Restait la voie fluviale, en remontant le Betsiboka et son affluent l'Ikopa. Mais les pirogues n'étaient pas capables de porter les grosses machines, et d'autre part le fleuve manquait de profondeur. On dut faire construire en France une chaloupe à vapeur d'un type spécial, à tirant d'eau très faible. Elle fut expédiée à Nossi-Bé, où un ingénieur, M. Richardot, la fit monter, pour l'amener ensuite à Majunga.

Ceci fait, une nouvelle difficulté surgit. On ne pouvait installer l'usine sur le bord de l'Ikopa. La rive était trop basse et les inondations la couvrent souvent à la saison des pluies. On choisit comme emplacement

un coteau au pied duquel était un petit lac, et l'on résolut de relier le lac à la rivière par un canal. Entrepris le 7 juin 1889, ce canal, le 22 août de la même année, livrait déjà passage aux pirogues. On continua d'y travailler pour le rendre accessible à la chaloupe.

L'arrivée d'un ingénieur américain, M. Loynichon, chargé de diriger le montage des machines commandées, permit de faire choix de l'emplacement définitif de l'usine. Le 23 août, commencèrent les déblais et les fouilles pour les fondations. La forêt voisine fut mise en exploitation pour se procurer les pièces de bois nécessaires à la charpente, au bâti isolateur, etc. Afin de préparer plus rapidement ces bois, on fit même venir d'Europe une scie circulaire, une scie à ruban et une locomobile.

Cependant on avait pu élargir et creuser le canal de l'Ikopa au lac, et le 11 décembre de cette même année 1889, la chaloupe à vapeur apportait les premières pièces de l'usine à monter. Pour accélérer le service, un entrepôt avec un appontement fut établi, à peu près à mi-chemin, à Marovoay; de Majunga jusque-là, la navigation étant plus facile, les transports furent faits par deux goélettes.



CONSTRUCTION DE LA CHALOUPE A VAPEUR « BOENI ». — CHEMIN DE FER DE L'EXPLOITATION.
D'après des photographies communiquées par M. Mallat de Basstlan.

Les travaux entrepris sur les bords de l'Ikopa rendirent impossible le séjour des employés à Mevatanana, situé sur une montagne escarpée. C'est alors que fut fondée, le 19 septembre 1889, Suberbieville.

La première maison abrita M. Guilgot, le directeur. Puis on monta un magasin de vivres, la maison de M. Loynichon, on commença celle de M. Suberbie. On bâtit aussi un hôtel et un magasin. Enfin, dernier cri de la civilisation transplantée en terre vierge : un téléphone relia Mevatanana à Suberbieville.

D'autres bâtiments s'élevèrent peu à peu aux environs. Un chaland de tôle vint s'adjoindre à la chaloupe à vapeur, qui le remorqua.

Pendant ces divers travaux, tandis que l'exploitation des mines commençait, aussi active que le permettait le nombre beaucoup trop restreint des ouvriers, l'usine se montait. Moins d'un an après le premier coup de pioche, le 24 juin 1890, tout était en place et l'essai de marche générale était effectué.

Cette même année, on résolut de relier directement à Suberbieville le filon de quartz de Nandrozia, dont l'exploitation semblait devoir être plus facile, au moins pour commencer, que celle des autres filons; ceux-ci, plus rapprochés mais moins considérables, ne suffisaient pas à alimenter l'usine, surtout par suite du manque de travailleurs indigènes. Pour aller à la mine de Nandrozia, on traça une voie ferrée de 4 kilomètres et demi, mais les travaux, faute de monde, marchèrent lentement. Ce ne fut qu'en 1893 que cette ligne fut achevée : on avait si peu de mineurs pour les filons 1, 2 et 3, qu'il fallut renoncer à les exploiter, et attaquer celui de Nandrozia, à ciel ouvert. Cette nécessité pressante imposa l'établissement complet du chemin de fer.

La difficulté qu'il y avait à se procurer du bois, par suite de la pénurie d'ouvriers, fit adopter en 1891 un projet nouveau pour actionner l'usine : on résolut de dériver une partie de l'Ikopa en amont, d'amener une partie des eaux à l'usine par un canal, et de faire actionner deux turbines, que M. Richardot vint commander en France.

Le chenal creusé précédemment pour la chaloupe fut utilisé pour cette installation nouvelle, néanmoins celle-ci fut fort longue. Cependant, le 16 mars 1893, les turbines fonctionnaient et remplaçaient la machine à vapeur.

Ne demeure-t-on pas étonné de voir de tels travaux, si difficiles, exigeant un matériel si compliqué, s'exécuter dans ce lointain pays sakalave? Et encore n'avons-nous parlé que des principaux. Mille choses

que l'on a sous la main en Europe, faisaient défaut, et il fallut les créer. On chercha et l'on trouva de la chaux hydraulique, et l'on bâtit un four. On fit à la main, puis à la machine, des briques et des tuyaux. On fit venir une machine à décortiquer le riz, une pompe aspirante et foulante pour donner de l'eau aux habitations, une petite machine à prospection, pour reconnaître sur place la valeur du minerai, etc.

Une telle œuvre fait honneur à M. Suberbie et à ses vaillants collaborateurs : Victor Guilgot, directeur de l'exploitation, les ingénieurs Richardot et Guinard, MM. Thibaireng, Justin Suberbie, Bénévent, le Dr Lacaze et le Dr Béziat, assassiné en 1891 par les fahavalos. Et pourtant il fallut lutter contre l'incurie, puis le mauvais vouloir, enfin l'hostilité à peine voilée du gouvernement malgache, qui d'abord fournissait à peine le quart des ouvriers nécessaires, puis n'en fournit presque plus, retira ses soldats, débaucha et terrorisa les travailleurs libres, engagés à haute paye.

Ce fut par suite de ce défaut d'ouvriers qu'il fallut en 1893 renoncer à exploiter les mines les plus difficiles d'accès. En dix-huit mois, de 1892 à 1893, aux mines ou sur les divers points de la concession, 487 indigènes ou créoles au service de M. Suberbie furent tués et 516 blessés. C'était le prélude des récents événements, la guerre sourde à tous les industriels français.

Dès le mois d'août 1894, M. Suberbie, prévoyant l'évacuation probable des Français de Tananarive, avait donné des ordres pour que des approvisionnements fussent tenus à la disposition de la colonne. Le 11 septembre en effet, M. Larrouy prévenait M. Guilgot, directeur de l'exploitation, que l'attitude menaçante des Hovas allait sans doute le forcer à la retraite.

Aussitôt M. Guilgot fit préparer des provisions à Andriba et à Ampasiry, poste commandé par un ancien officier, M. Bénévent. Il invita en même temps les chefs de poste à tenir jusqu'à la dernière extrémité; ceux-ci résistèrent au gouverneur Ramasonbazaha, qui menaçait de mettre tout à feu et à sang.

M. Bénévent et ses porteurs, s'étant avancés au-devant de la colonne de M. Ranchot, la rencontrèrent le 9 novembre au soir à Andriba et la ravitaillèrent. Depuis trois jours elle manquait de vivres.

Le 13, elle arrivait à Suberbieville, où elle trouvait un peu de repos et du confort. Le 15, on partit assez précipitamment en pirogues, par l'Ikopa. Le 20, on rencontra le *Boeni*, la chaloupe à vapeur de l'exploitation, qui venait au-devant de la colonne. Celle-ci atteignit Majunga le 22.

Comme sur un navire en perdition, lorsqu'il avait fallu quitter l'usine, cette petite ville créée de toutes pièces, à force d'activité et d'industrie, le personnel de M. Suberbie s'était embarqué le dernier.

Le R. P. Piolet

De la vaillante phalange de missionnaires dont étaient le P. Roblet, le P. Colin, le P. Campenoan, etc., le P. J.-B. Piolet avait comme eux consacré sa vie à l'évangélisation des indigènes de Madagascar.

Revenu comme eux de l'île lointaine qu'ils ont appris à aimer en y travaillant et en y souffrant, le P. Piolet a vu sa santé si éprouvée par son long séjour parmi les Malgaches, qu'il a dû renoncer à l'espoir d'y retourner, mais non à celui de continuer son œuvre.

LE R. P. PIOLET.
D'après une photographie communiquée par ce missionnaire.

Il s'est dit que c'était encore rendre service à ceux qu'il voulait amener aux lumières de la civilisation et des hautes doctrines, que de les faire connaître, de faire apprécier les richesses de l'île et d'y attirer ainsi la colonisation.

C'est dans ce but, et aussi, peut-être, parce qu'il lui semblait se faire je ne sais quelle illusion de souvenir en parlant, en écrivant sur la grande île malgache, que le P. Piolet nous a donné déjà une série de conférences, a publié et préparé plusieurs livres. A la Société de Géographie il a exposé la « psychologie des Hovas ». A la Société Africaine il a raconté l'histoire des missions à Madagascar. De ce même sujet il a entretenu les lecteurs de notre chronique *A Travers le Monde* dans le numéro du 9 mars.

Dans les *Études Religieuses*, il a examiné l'action rivale de la France et de l'Angleterre à Madagascar; ailleurs il a étudié l'armée hova, l'esclavage, les grandes cultures, etc.

Enfin il rêve d'un ouvrage aussi complet que possible sur la grande île, dont il ferait connaître la géographie et l'histoire. Déjà la première partie vient de paraître sous le titre de *Madagascar, sa description, ses habitants*. Nos lecteurs en trouveront bientôt un compte rendu dans notre courrier bibliographique. Ce volume sera complété par une partie historique dans laquelle le P. Piolet remontera aux origines des Malgaches, les suivra dans leurs révolutions, racontera tout ce que la France a tenté là-bas au cours de ce siècle.

Un autre travail plus spécialement consacré aux Hovas, la race dominante de l'île, sera également publié à bref délai.

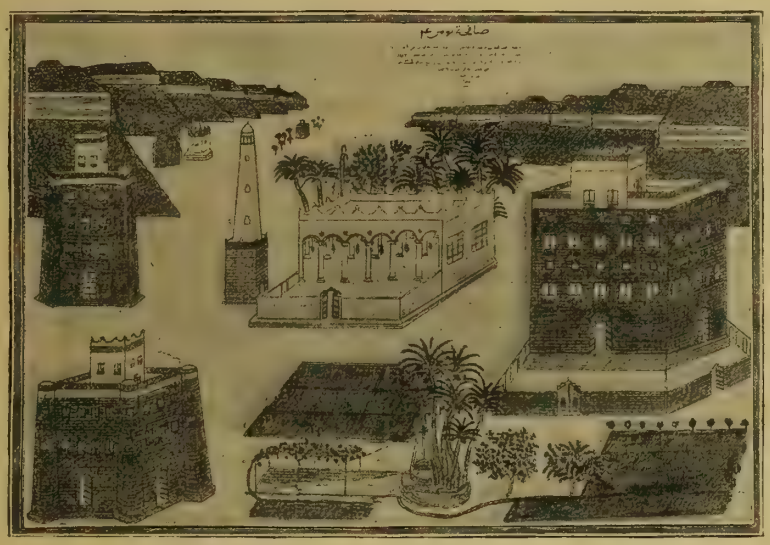
On voit avec quelle activité le P. Piolet, retenu malgré lui loin de ses catéchumènes, poursuit néanmoins son œuvre apostolique.

L'Hadramaout

Voyages de M. et Mme Bent

Avant de tenter la difficile exploration de l'Hadramaout, le voyageur anglais M. Théodore Bent s'était déjà fait connaître par une étude de monuments très curieux, situés dans le Mashonaland. Nous faisons allusion à ses travaux à Zimbabye et dans le voisinage.

Il trouva là des ruines, déjà signalées à plusieurs reprises, et notamment en 1871 par le minéralogiste allemand Karl Mauch, et d'une importance très considérable au point de vue archéologique, d'abord parce que les populations nègres d'Afrique n'ont pas en général laissé de vestiges de leur passé, ensuite parce que le type de ces constructions était tout spécial et semblait se rattacher à une très lointaine civilisation.



VILLE DE L'HADRAMAOUT.
D'après un atlas arabe communiqué par M. Lefaivre, consul de France à Batavia.

Ces ruines consistent principalement en une enceinte circulaire, encombrée de constructions écroulées et où M. Bent a trouvé une seconde enceinte renfermant deux tours coniques, d'un dessin achevé, et aussi en une sorte de forteresse ou d'acropole où l'on ne pénétrait que par des passages volontairement étroits et contournés, et où se trouvait un temple de forme semi-circulaire.

Un certain nombre d'objets ont été découverts dans ces ruines, et les plus intéressants peut-être sont ceux qui constituent tout un matériel primitif pour le broyage du quartz aurifère, l'extraction, la fusion de l'or et le coulage en lingots. Du reste on avait déjà reconnu dans la région de nombreuses traces d'une très ancienne exploitation des filons aurifères.

Les résultats des recherches de M. Bent ont été consignés dans un livre intitulé *The ruined Cities of Mashonaland*. Mais, après inventaire fait de ces trouvailles, une question se posait, à laquelle il était difficile de donner une solution assurée : Quelle était l'origine de cette civilisation transplantée ainsi au cœur de l'Afrique, à une époque si reculée, que certains calculs la faisaient remonter à 2 000 ans avant J.-C., en s'appuyant sur de prétendues indications astronomiques tirées de certains détails dans la construction des édifices? Étaient-ce les Phéniciens, navigateurs aventureux des temps lointains, étaient-ce les Arabes, qui étaient venus s'installer là, s'y fortifier, pour recueillir le précieux métal dont ils connaissaient déjà la valeur? On penche en général vers la seconde hypothèse.

Ce fut évidemment dans le but de chercher des exemples anciens pour appuyer cette conjecture, que M. Bent entreprit, à la fin de 1893, un premier voyage dans la partie méridionale de l'Arabie, connue sous le nom d'Hadramaout.

Au mois de novembre 1893, M. et Mme Théodore Bent se rendirent d'Aden à Makalla, où ils organisèrent leur caravane. Nominalement cette ville est dans la dépendance d'un sultan de la famille Al Kaiti, en relations avec l'Inde et fort sympathique à l'Angleterre. Les commerçants parsis abondent à Makalla, et l'on y parle presque autant l'hindoustani que l'arabe.

Ce fut par la vallée de l'Haouaïre que M. et Mme Bent pénétrèrent dans l'intérieur du pays. Après plusieurs jours de marche ils traversèrent un plateau désolé assez élevé, avant d'atteindre les premières vallées qui confinent à l'Hadramaout proprement dit, lequel n'est lui-même qu'une vallée étroite, de quelque sept milles de large environ, mais pouvant avoir une centaine de milles de long.

Chemin faisant, les voyageurs s'arrêtèrent quelque temps à Hajarein, où ils trouvèrent des traces de la ville de Doani, dont le nom est rappelé encore par celui de Ouadi-Doan. De grands espaces de terrain étaient couverts de ruines datant des siècles qui ont précédé l'ère chrétienne aux trois quarts enfouies sous les sables. Des fragments d'inscriptions himyaritiques, des poteries brisées, jonchaient le sol. Malheureusement l'hostilité de la tribu des Nahad empêcha d'entreprendre des fouilles sur ce riche terrain. Il fallut même payer une forte rançon pour le visiter.

Après avoir passé par Haoura, M. Bent arriva enfin au château d'Al Katan, où réside le sultan de Chibam, Salah bin Mohammad Al Kaiti. Celui-ci, ayant passé plusieurs années aux Indes et s'étant frotté à la civilisation britannique, s'empressa de faire accueil aux explorateurs anglais et il envoya deux de ses vizirs leur rendre visite dès leur arrivée.

« Comme un palais des *Mille et une Nuits*, raconte M. Bent, aussi blanc qu'un gâteau de noces[1],

1. Allusion aux gâteaux de noces anglais, recouverts en effet d'une sorte d'enduit très blanc.

avec toutes sortes de créneaux et de clochetons, avec ses fenêtres peintes en rouge, ses balustrades chevronnées, le palais d'Al Katan dresse ses tours parmi les maisons brunes du voisinage, au milieu de bouquets de palmiers. »

Ce fut là que, reçus magnifiquement par le sultan Salah, M. et Mme Bent trouvèrent l'hospitalité la plus empressée. Une vaste pièce, garnie de tapis et de coussins, fut mise à leur disposition.

Le sultan fut plein de prévenances et de confiance même à leur égard. Il leur avoua que, s'il paraissait plus vieux que son âge, il le devait aux incessants ennuis que lui causaient les querelles de ses douze femmes. Très porté pour la civilisation européenne, il exprima le vœu que le gouvernement anglais lui envoyât un médecin mahométan, dont l'influence pourrait être considérable pour le progrès de la contrée, où tous ses efforts, à lui, en vue d'introduire quelques nouveautés, étaient systématiquement repoussés.

M. et Mme Bent visitèrent avec intérêt les jardins de leur hôte, les luzernes où paissait son bétail, les diverses cultures d'indigo et de henné pour la teinture et les plantations de palmier, objet de soins minutieux.

Plusieurs excursions furent organisées. Une d'elles mena les voyageurs au Ouadi Ser, au nord de la principale vallée, sur les confins du Grand Désert. Ce fut une amusante « expérience de la vie sauvage des Bédouins ». On visita la tombe du prophète Saleh, et M. Bent trouva dans le Ouadi Ser des vestiges intéressants d'une vieille ville himyaritique.

Enfin le sultan envoya ses hôtes passer cinq jours à Chibam, la capitale de son domaine, qui compte environ 6 000 habitants et 6000 maisons. De loin on aperçoit le haut des maisons blanches qui dépasse les remparts de brique crue, et les tours des guetteurs. Autour de la ville s'étendent quelques cultures industrielles, dont la principale est celle de l'indigo.

Malgré la haute protection du sultan Salah, la population fanatique de Chibam faillit faire un mauvais parti à l'explorateur quand il visita le bazar, et lorsque les étrangers s'éloignèrent on se disposa à laver la ville souillée par la présence des infidèles.

De retour à Al Katan, M. et Mme Bent comptaient pousser jusqu'à Terim, mais si le sultan de cette ville voulait bien les recevoir, un autre chef, celui de Siwoun, dont il fallait traverser le territoire, refusait de les laisser passer pour s'y rendre. Force fut donc de renoncer à cette partie du voyage et de repartir vers la côte. Le sultan Salah, en retour de sa précieuse hospitalité, ne voulut rien accepter, mais il laissa entendre qu'il agréerait quelques libéralités faites à ses gens, et, du grand vizir aux esclaves, chacun reçut un bakchich proportionné à son rang.

En redescendant vers la mer, à Bazahel, sur le territoire de la tribu des Jabberi, M. Bent reconnut qu'un fort moderne était bâti sur d'anciennes fondations himyaritiques.

Un peu plus loin, on tira sur la caravane, dans le but évident de la rançonner. Cet incident fournit une idée ingénieuse à Talib, fils du chef des Jabberi, qui escortait les voyageurs : il donna ordre à quelques-uns des chameliers de partir en avant, et ils firent feu, à poudre, lorsque la troupe de M. Bent approcha. Talib espérait être chargé de négocier le prix du passage. Mais, après un moment d'émoi, le stratagème fut découvert.

On arriva enfin sain et sauf à Chehr, sur la côte. De là M. et Mme Bent firent une pointe jusqu'à Kosair, également au bord de la mer, mais plus à l'est. Un bateau arabe, un *dhow*, les ramena à Chehr en seize heures, et de ce dernier point, grâce à un vent très favorable, ils gagnèrent Aden en quatre jours, à la fin de mars 1894.

Ce premier voyage fut presque aussitôt suivi d'un second. Le 12 novembre dernier, M. Bent, toujours accompagné de Mme Bent, quittait Marseille sur un paquebot des Messageries Maritimes pour se rendre à Karatchi, sur la frontière occidentale de l'Inde, et de là passer à Mascate, de l'autre côté de la mer d'Oman. Un géomètre indien, Iman Charif, qui avait été déjà mis à la disposition de M. Bent, lors de son premier voyage, l'accompagnait cette fois encore.

Le dessein de l'explorateur était de partir de Mascate pour gagner Aden et la vallée de l'Hadramaout à travers le désert. Fort bien reçus à Mascate par le sultan et le résident britannique, M. et Mme Bent furent informés qu'ils auraient tout d'abord à traverser une région où l'on restait vingt-cinq jours sans trouver d'eau. Un Arabe qui venait de faire cette course périlleuse était arrivé à demi mort. Il fallut renoncer à ce projet, et ce fut sans doute fort heureux, les tribus des environs de Mascate étant en ce moment fort hostiles.

M. et Mme Bent redescendirent alors sur la côte sud, jusqu'à Jofar, et de ce point ils partirent en exploration à l'intérieur, dans la contrée inconnue des montagnes où vient l'encens et qui est appelée Gharah ou Kara. Ils pénétrèrent jusqu'aux confins du désert de Dahna. Le pays serait, par exception, extrêmement fertile, fort arrosé, avec des vallées couvertes d'une riche végétation tropicale, très différent de l'Hadramaout. La population se montra hospitalière.

Il n'en fut plus de même lorsque la caravane, descendant vers le sud-ouest, essaya d'entrer dans le Mahra. Elle ne put se risquer au delà de quelques milles de la côte. Se rabattant alors vers Chehr, où M. Bent avait trouvé bon accueil dans sa première expédition et où on lui avait promis de lui faciliter une exploration à l'intérieur, le voyageur fut fort étonné d'être reçu très froidement, d'autant plus que le sultan de Cheher, qui est au service anglo-indien à Haïderabad, avait promis à Iman sharif, qu'il trouverait aide et assistance dans cette ville.

Ce fut tout le contraire qui arriva, et l'on déclara même à M. et Mme Bent que désormais il ne serait permis à aucun Européen de pénétrer dans l'Hadramaout. Il ne leur restait plus qu'à se retirer. M. Bent alla aux Indes pour tirer l'affaire au clair, ou du moins pour appeler l'attention du gouvernement sur ce sujet. Mais il n'y séjourna pas. Le 13 février de cette année il était à Aden, et, en avril, de retour en Angleterre.

Il existe de l'Hadramaout un atlas arabe, qui nous a été obligeamment communiqué par M. Lefaivre, consul de France à Batavia, et dont la traduction nous a été faite par M. Sélim, professeur d'arabe au lycée de Versailles. C'est une planche de cet atlas, contenant à la fois des cartes et des vues cavalières, que reproduit notre gravure. Des légendes fort curieuses sont inscrites sur chaque feuille, et le traducteur a bien voulu nous en transcrire une.

« A la page 3 de cet atlas, nous dit-il, se trouve la carte de l'Hadramaout, qui est à l'est du Yémen, sous la domination de la Turquie. Les points extrêmes de l'Hadramaout sont Hesn-el-Hibre (la forteresse d'el-Hibre) à l'ouest; la distance entre cette forteresse et Ouadi-el-Rakkiah ne dépasse pas deux marhalah ou journées de marche; Hène-el-Mabade sur la côte de la mer occidentale; Bandar-Séhout (ou chef-lieu de Séhout) sur la côte de la mer orientale; Raïdat-Essaïhar au nord; Naïde-el-Avvamer au nord-est et à l'ouest se trouve le tombeau du Prophète Haud. Tout ce qui précède est indiqué sur cette carte.

« On y lit de plus que le pays s'étend entre le 48e et le 51e degré de longitude est et entre le 15e et le 17e degré de latitude nord. La température ne s'élève jamais au-dessus de + 50 degrés. La durée des plus longues journées ne dépasse pas 13 h. 4 m.

« Le sol du pays, toujours d'après l'atlas, est tout ce qu'il y a de plus fertile. Les maisons sont construites en boue argileuse, en poix liquide et en plâtre. Le meilleur bois est le lotus.

« Les habitants de l'Hadramaout sont tous Arabes musulmans, et suivent la doctrine d'El-Emam-el-Chafie. Il n'y a pas d'hérétiques parmi eux. Ils appartiennent tous à quelques familles qui sont : celles des seigneurs El-Alaouïn, qui descendent de notre seigneur El-Hussen, fils d'Ali et petit-fils du prophète Mahomet; celles des cheiks, qui ont pour aïeux les compagnons du Prophète et pour parents des familles savantes et fidèles; et enfin celles des Kabyles arabes, qui sont armés de pied en cap pour la garde de leur pays.

« Les sources de richesse du pays sont le commerce et l'agriculture; la propriété consiste en maisons, terrains, dattiers, vaches, chevaux, chameaux et menu bétail. Les habitants se nourrissent de blé, de maïs, de dattes. Ils mangent aussi de la viande, du lait, du beurre. Les fruits du pays sont les dattes, le raisin, les figues, les grenades et le fruit du lotus.

« Ces habitants sont consciencieux ainsi que ceux des montagnes avoisinantes. Ils ont une grande sympathie pour le commerce et les vertus. Ils sont élevés virilement, s'abstenant de tout ce qui est illicite. Ils savent bien récompenser celui qui leur rend un service. Et enfin ils ne s'occupent jamais de ce qui ne les concerne pas. »

C'est peut-être en vertu de ce dernier principe de conduite que les habitants de l'Hadramaout continuent à défendre si obstinément l'entrée de leur pays aux voyageurs européens, sous prétexte que cela « ne les concerne pas ».

A Pied

Les deux ouvriers de San-Francisco, Kœgel et Thœrner, partis le 10 juin de l'année dernière, comme nous l'avons annoncé, pour faire le tour du monde à pied, en gagnant leur vie chemin faisant, poursuivent leur route avec succès.

Après avoir traversé les États-Unis, ils ont pris le bateau de New-York à Southampton et de là à Lisbonne. Ils ont ensuite parcouru le Portugal, l'Espagne, le midi de la France, le nord de l'Italie, et du 14 au 16 mai ils ont effectué la traversée du Saint-Gothard, d'Airolo à Gœschenen. A la descente ils ont été assaillis par la neige, et ils y enfonçaient, disent-ils, jusque sous les bras.

Louden, leur rival, a déjà traversé toute l'Espagne et doit être au Maroc à cette heure, tandis que Papillaud et Leroy ont parcouru l'Italie, et de là passé en Grèce.

Oberhummer. — *Festschrift der Geographischen Gesellschaft in München, zur Feier ihres 25ten Bestehens.* Cartes et planches, in-8, 395 p. Munich, 1894, Ackermann.

En l'honneur du 25e anniversaire de sa fondation, la Société de Géographie de Munich publie ce volume, où se trouvent réunis un certain nombre de savants articles, signés des plus illustres noms de la géographie allemande, MM. Penck, Guenther, Ratzel, etc. Ces études sont naturellement d'une lecture difficile pour quiconque ne possède pas l'éducation technique nécessaire, car elles sont conçues à un point de vue exclusivement scientifique.

On y trouve une conférence de M. Brendel sur l'Uruguay, un article de M. Guenther sur les hypothèses explicatives des traces dites *glaciaires*, un autre de M. Penck sur la « morphométrie » du lac de Constance, divers chapitres de géographie historique ou d'histoire de la géographie. Mais la contribution la plus précieuse de l'ouvrage semble être la longue étude de M. von Ammon sur la géologie de la région de Munich. Illustrée d'une carte, de très belles planches photographiques et de diverses figures dans le texte, elle offre un intérêt spécial au regard des problèmes glaciaires. On n'ignore pas en effet que Munich se trouve bâtie parmi les débris morainiques charriés jadis, à l'époque quaternaire, par les glaciers colossaux des Alpes.

Une bibliographie très utile sur l'étude régionale de la Bavière, avec les ouvrages récemment parus, se trouve insérée dans le recueil.

C. Carles. — *Republica Argentina. Codigos postal y telegrafico.* Buenos Aires, 1895, 3 vol. in-8 carré.

Cet ouvrage renferme pour les négociants et les voyageurs des renseignements qu'il peut être difficile de se procurer ailleurs. C'est le directeur général des Postes et Télégraphes de la République Argentine, M. C. Carles, qui les a réunis dans ces volumes.

On y trouve non seulement des détails nombreux sur le fonctionnement de l'administration des Postes et Télégraphes de la République Argentine, sur l'école spéciale d'ingénieurs fondée pour assurer ces services, mais aussi des indications fort pratiques sur l'organisation de la poste restante, le délai de retrait des lettres, sur les modèles de timbres en usage, sur la transmission des télégrammes, sur le service international, sur les conditions requise pour avoir le droit de relier un télégraphe privé au réseau argentin, etc.

Le tome III contient *in extenso* la convention adoptée par l'Union Postale Universelle.

Voyage à Bordeaux — L'Exposition

ABRÉVIATIONS : Kil. = *Kilomètres.* — G. = *Gare.* — R. = *Rue.* — H. = *Heure.* — J. = *Jour.* — Égl. = *Église.* — S. = *Siècle.* — Gd. = *Grand.* — C. = *Cours.* — Dr. = *Droite.* — G. = *Gauche.*

PRIX ET TRAJET

Distance de Paris. — 578 kil. (ligne d'Orléans). *Durée du Trajet* : de 8 h. 42 à 14 h. 20 min.

Prix des Places. — Premières, 64 fr. 75; Secondes, 43 fr. 70; Troisièmes, 28 fr. 85. *Aller et retour, valable 9 jours* : Premières, 97 fr. 10; Secondes, 69 fr. 90; Troisièmes, 45 fr. 55.

ARRIVÉE

Trois gares : 1° Gare d'Orléans, à la *Bastide*; 2° Gare du Midi ou St-Jean; 3° Gare du Médoc, cours Saint-Louis.

MOYENS DE TRANSPORT

Omnibus des Chemins de fer. — 1° Voit. ne transportant pas de bagages et suivant un itinéraire fixe, 30 c. par pers.; 2° Voit. transp. des bagages et conduisant à domicile, 50 c. par pers. et 20 c. par colis. Un sac de nuit et un carton à chapeau sont transportés gratuit. Les voitures stationnent : r. de Condé, 9, pour le service de la *G. de la Bastide*; Cours du XXX-Juillet, 10, pour la gare *St-Jean*; et rue Gobineau, 2, pour la *G. du Médoc.*

Voitures dites de Famille. — A la gare. Vont aussi prendre à domicile. — 6 places. De 2 à 6 fr., selon le nombre et le bagage.

Omnibus de Famille à 14 places. — Une course, avec bagages, jusqu'à 350 k., 6 fr.; à 750 k., 10 fr.

Voitures de Place. — 1° A 2 chev. *fermées*: de 6 h. m. à min., 2 fr. la course, 2 fr. la 1re h., 1 fr. 75 les h. suivantes; de min. à 6 h. mat., 3 fr. la course ou la 1re h., 2 fr. 50 pour chaque h. après la 1re. — 2° *découvertes* : 3 fr. la course et la 1re h., 2 fr. 50 la 2e, le jour; 4 fr. et 3 fr. la nuit (de min. à 6 h.). — *Voit. à un chev., fermées ou découv.* : le jour, 1 fr. 75 la 1re h. ou la course, 1 fr. 50 les h. suiv.; la nuit, course ou 1re h., 2 fr. 25; chacune des autres heures, 1 fr. 75; — 50 c. pour 1 ou 2 colis; au-dessus de 2 colis, 25 c. — Hors barrière : 1° *Voit. à 2 chev. fermées* : 1re h., 3 fr.; les h. suiv., 2 fr. 50; nuit, 4 fr. et 3 fr. — *Calèches découv.* : 3 fr. 50 et 3 fr. le jour; 4 fr. la nuit. — 3° *Voit. à un chev.* : 2 fr. 50 et 2 fr. le jour; 3 fr. et 2 fr. 50 la nuit. — Journée (12 h.) : *calèches découv.*, 25 fr.; *voit. à 2 chev.*, 20 fr.; — *Petits coupés de remise* : la course ou la 1re h., 2 fr.; les h. suiv., 1 fr. 75 : la nuit, 3 fr. et 2 fr. 25. De 7 h. mat. à 10 h. s. nombreux **tramways et omnibus et bateaux à vapeur omnibus** sur la Gironde.

HOTELS

Hôtels. — *De France* (14 fr. par j.; pension); — Hôtel et restaurant de Bayonne (cave et cuisine en renom), — *des Princes et de la Paix* (pension depuis 12 fr.); — *de Bordeaux* (7 fr. 50 par j.); *Français* (5 fr. 50 par j.).

RESTAURANTS ET CAFÉS

Restaurants et cafés. — *De Bayonne*, r. Martignac, 4; *de la Comédie, du Café de Bordeaux*, pl. de la Comédie; *du Louvre*, cours de l'Intendance, 21; du *Cardinal de Montesquieu*, c. du XXX-Juillet; *Bibent*, *Gde Taverne*, *Anglais*, all. de Tourny.

Restaurants Champêtres. — *Ollivier*, *le Moulin-Rouge*, *des Deux-Ormeaux*, *du Parc-Bordelais*, *Céré*, à Caudéran; — *de Monrepos*, à la Bastide.

BRASSERIES

Brasseries. — *Wolff*, boul. de Talence; *Kern*, à la Bastide.

POSTE ET TÉLÉGRAPHE

Bureau principal r. du Palais-Gallien, près la pl. Gambetta. — *Téléphone.*

DISTRACTIONS

Théâtres. — Grand-Théâtre, et théâtre des Arts.

Cafés-concerts. — Olympia (genre Folies-Bergère). — Les Trois-Chalets (l'été). — Alcazar (à la Bastide).

Musique militaire plusieurs fois par semaine, en été, le soir.

L'EXPOSITION

Sur la place des *Quinconces*, au centre de la ville, 13e **Exposition internationale** pour l'Industrie, l'Agriculture, l'Enseignement, les Beaux-Arts, l'Art ancien et les Arts industriels. Organisée par la *Société Philomathique.*

ITINÉRAIRE
POUR VISITER LA VILLE

Partant des *Quinconces*, descendre sur le *quai Louis XVIII* et prendre à dr.; on longe la *pl. Richelieu*, la *Bourse*, la *pl. de la Bourse* avec *fontaine* en bronze *des Trois-Grâces*, par Gumery (1869), puis la *Douane*. Derrière la *Douane*, l'*église St-Paul*, XIIIe s.

En suivant les quais, dans la même direction, on remarque la *porte du Palais* ou *du Caillou*, flanquée de 2 tours (fin XVe s.). En cet endroit s'élevait le palais de l'Ombrière.

Plus loin, vis-à-vis du *Pont de pierre*, la *porte de Bourgogne*, restaurée en 1866. Aller jusqu'au milieu du pont : vue splendide sur la rade.

Revenant sur les quais, se diriger vers l'*église St-Michel*, dont on aperçoit la flèche en amont du pont; fondée en 1160, reconstruite aux XVe et XVIe s. : 3 portails remarquables, beau retable de la Renaissance; visiter aussi le clocher, à 30 m. de l'église, et sous lequel une crypte renferme des momies curieuses.

La *r. Ste-Croix* conduit de St-Michel à l'*égl. Ste-Croix* du Xe s., dans le style roman, restaurée plusieurs fois; remarquer la façade. A côté l'*Ecole des Beaux-Arts*, dans une ancienne abbaye bénédictine; porte Renaissance.

De là, par la *r. Peyronnet*, à la *gare du Midi* et à côté à l'*église moderne du Sacré-Cœur*; gagner par la *r. Francin* le *cours St-Jean* et le remonter à g.; on passe devant le *marché aux bestiaux*, l'*abattoir*, l'*Ecole de médecine navale*, le *petit séminaire*, le *marché des Capucins*, l'*ancien hôpital St-Jean*. On arrive à la *pl. d'Aquitaine*, où se trouvent la *porte d'Aquitaine* ou *de St-Julien* et la *Faculté de médecine.* — Suivre ensuite le *cours d'Aquitaine*, puis tourner à dr. dans la r. *Jean-Burguet*. On passe devant l'*égl. Ste-Eulalie* (XVe s.) l'*hôpital St-André*, la *pl. Magenta* et le *Palais de justice*, moderne avec statues colossales de Malesherbes, d'Aguesseau, Montesquieu et L'Hôpital, par Maggesi. Derrière, les *prisons* sur l'emplacement de l'ancien fort du Hâ, dont il reste 2 tours. — On arrive à *la pl. de Rohan*, où se trouve l'*hôtel de ville*, ancien archevêché bâti de 1770 à 1781 pour le cardinal-prince de Rohan-Guéménée; derrière, le *musée des Beaux-Arts*, ouvert tous les j., excepté les lundis et vendr., de midi à 5 h. (été) (les étrangers peuvent visiter tous les j.). 800 tableaux et sculptures dont plusieurs de maîtres renommés.

Sur la *pl. de Rohan* s'élèvent aussi la *Faculté de droit* et la *cathédrale St-André*, une des plus belles églises gothiques du Midi : de la fin du XIIe s. et terminée au XVe; jubé de la Renaissance, tombeau du cardinal de Cheverus avec sa statue par Maggesi, etc.; beaux tableaux de Carrache, Véronèse et Jordaens. Au chevet, la *tour de Pey-Berland*, bâtie en 1440 par l'évêque Pierre Berland.

Prendre la *r. Duffour-Dubergier*, en face de la tour de Pey-Berland, et gagner le *cours V.-Hugo*, où l'on voit la *Faculté des sciences et des lettres*, le *Lycée*, et le *Gd Marché*. Tourner ensuite à g., dans la *r. St-James* : l'*égl. St-Eloi*, du XVe s., et la *porte de l'Hôtel de Ville*, une des 4 tours de l'anc. hôtel de ville; cloche de 7750 kg.

Parvenu au *cours d'Alsace-Lorraine*, le remonter un peu, à g., puis tourner à dr. dans la *r. Ste-Catherine*, et la suivre jusqu'à la *pl. de la Comédie* qui est, avec les *allées de Tourny*, le véritable centre de Bordeaux. Là se trouve le *Grand-Théâtre* (1780) sur l'esplanade du château Trompette; l'Ass. nationale y a tenu ses séances en 1871.

Près du Gd-Théâtre, sur le *c. du Chapeau-Rouge*, la *préfecture*, bâtie en 1775 par l'architecte Louis.

De la pl. de la Comédie, remonter le *c. de l'Intendance*, puis prendre, à dr., le *passage Sarget*, conduis. à la *pl. du Chapelet*, où est l'*égl. Notre-Dame*, du XVIIIe s.; fresques par Romain Caze et beau buffet d'orgues. A côté, l'anc. couvent des Dominicains renferme la *Biblioth.* et le *Musée lapidaire.*

La *Bibliothèque* (180 000 vol.), ouv. t. les j., sauf le sam., de 11 à 5 h. en été. — Derrière la Biblioth., le *Marché des Grands-Hommes.*

En prenant, à g., la r. Martignac, on retombe sur le c. de l'Intendance; le suivre jusqu'à la *pl. Gambetta*, et s'engager dans la *r. Judaïque* qui le continue jusqu'aux *allées Damour*, où se trouvent une statue en bronze de *Vercingétorix* et l'*égl. St-Seurin* : portail remarquable du XIIIe s., porche Renais.; à l'intérieur, trône épiscopal et ancien retable sous le chœur, crypte romane, tombeaux.

Des allées Damour, prendre la *r. Castéja*; au croisement de cette rue avec la *r. St-Sernin*, en face de l'*établiss. des Sourdes-Muettes*, est le *Musée* de l'Ecole Sup. du Commerce et de l'Industrie, ouv. le dim. de 1 à 5 h., en été : une salle affectée aux constructions navales et à l'armement.

En sortant du Musée, suivre à dr. la r. St-Sernin jusqu'à la *r. de la Trésorerie*, et là tourner à dr. On arrive aux ruines du *palais Gallien*, arènes romaines récemment dégagées. Un peu plus loin, on tombe dans la *r. Fondaudège* : la traverser et, par la *rue du Jardin-des-Plantes*, gagner la *pl. de Longchamp*, où est l'entrée ouest du *Jardin-Public*, magnifique *parc anglais*, *Jardin botanique*, *Musée d'histoire naturelle*, visible t. les j. pour les étrangers. Riche *Musée préhistorique* et *Musée des Antiques* renfermant de belles armes moyen âge. Sortir par la porte donnant sur le *c. du Jardin-Public*. Là, prendre le tram. qui mène aux *Docks* et au *Bassin à flot*, revenir par les quais, et visiter, en passant, les paquebots des *Messageries maritimes.*

EXCURSIONS

En chemin de fer : Eglises et châteaux forts à *Cubzac*, *Libourne*, *Saint-Emilion*, *La Sauve*, *Langoiran* (par Portets, on peut aussi y aller par la Garonne), *Cadillac* (par Cérons), *Langon*, *St-Macaire* (pèlerinage de Verdelais), *Blanquefort*; pittoresque : *St-Médard d'Eyrans* (chât. de la Brède); *Pessac*, *Arcachon*, Parempuyre.

En voiture. — *Mérignac* et le tour de *Veyrines.*

En bateau. — Cie Gironde et Garonne. Embarcadère p Blaye, Pauillac, Royan et les stat. intermédiaires, devant la pl. des Quinconces. — Embarc. p. La Réole, Agen et les stat. interméd., en amont du pont de pierre, — plus. dép. par j. dans chaque direction en été. Pour Royan, à 8 h. mat. et à 2 h. s. — 1re, 6 fr.; 2e 4 fr. — Aller et ret. valable 8 j. : 1re, 9 fr.; 2e, 6 fr. — Le dimanche, dép. à 6 h. mat. Aller et ret., 1re, 3 fr.; 2e, 2 fr. V. les affiches.

Promenade des coteaux. — De *Lormont* (bat. à vap., 30 c.), suivre la route qui mène à Cenon (5 kil.), Floirac (7 kil.) et Bouliac (10 kil.), desservi par le chem. de fer de Sauve; belle vue sur le fleuve, la plaine et la ville.

L'Afrique Orientale Allemande

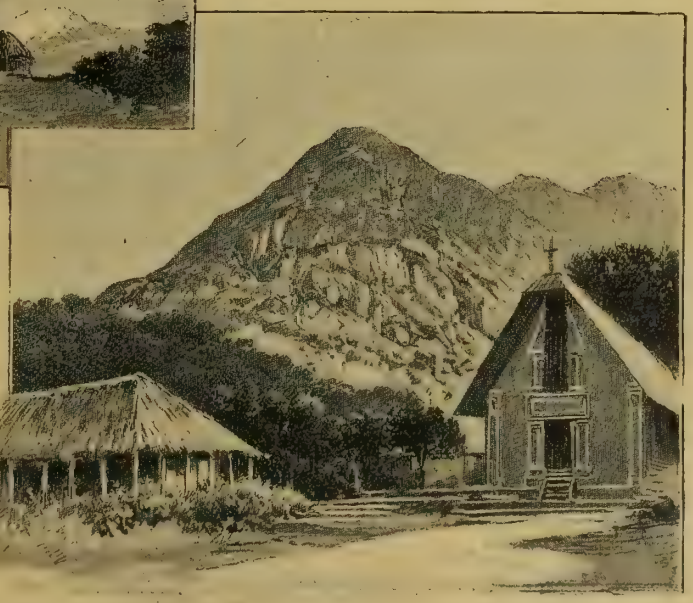
Nous annoncions récemment la nomination du major von Wissmann au poste de gouverneur de l'Afrique Orientale Allemande. Sur ce pays de protectorat récemment acquis à l'influence germanique, le Dr Karl Peters a écrit un long et sérieux ouvrage[1]. *Un résumé de la première partie de cette œuvre donnera une idée juste du vaste domaine aux destinées duquel va présider maintenant le major von Wissmann.*

L'Allemagne est entrée tardivement dans la voie de la colonisation, bien que chaque année un nombre considérable d'émigrants, quittant la mère patrie pour aller s'établir soit aux États-Unis, soit dans l'Amérique du Sud, eût pu être dirigé sur des pays neufs et s'y installer sans y perdre sa nationalité ni se voir amené à oublier sa langue maternelle.

Le Dr Karl Peters cite un mot triomphant de Sir Charles Dilke : « *The world is rapidly becoming english* » (le monde est en train de devenir rapidement anglais). C'est pour lutter contre cet envahissement de la race et de la langue britanniques, à la fois si résistantes et si absorbantes, c'est pour ouvrir aux émigrants des routes nouvelles, que tout un parti colonial s'est formé en Allemagne. C'est ce parti qui, non sans efforts, a obtenu, il y a quelques années à peine, que le gouvernement allemand mît la main sur certaines contrées de l'Afrique non encore comprises dans les « sphères d'influence » anglaises, françaises, italiennes ou autres.

Un des domaines ainsi acquis par l'Allemagne porte le nom de Protectorat Est-Africain. S'étendant sur la côte orientale de l'Afrique, du 4° 40′ au 10° 40′ de latitude sud, ce pays de protectorat s'avance profondément vers le centre, atteignant les rives du lac Victoria, du lac Tanganyika et celles du lac Nyassa, enveloppant dans ses limites tout le massif montagneux du Kilima-Ndjaro et traversé par la plupart des routes commerciales qui peuvent mener les produits de l'intérieur à la mer.

Sur l'océan Indien s'aligne une série de ports, Mansa, Tanga, Dar-es-Salam, Kiloa-Kisiouani, Lindi, Mikindani, etc., les uns bons, les autres au moins utilisables.



STATION DE MOCHI. — MISSION CATHOLIQUE DE MGRO.
Communiqué par Oldenburg et Cie, de Munich.

Le territoire ainsi englobé a une superficie de 974 500 kilomètres carrés, soit près de deux fois celle de l'Empire allemand.

La population indigène se compose surtout de

1. *Das Deutsch-Ostafrikanische Schutzgebiet* (Munich, Oldenburg et Cie, 1895).

PORT DE DAR-ES-SALAM.
Communiqué par Oldenburg et Cie, de Munich.

Bantous. Dans le sud on rencontre des races apparentées aux Zoulous, mais le centre et la plus grande partie du nord sont habités par des Souahélis-Bantous. Dans les steppes du nord apparaissent quelques familles indigènes du Massaï. Au nord-ouest, entre les lacs Tanganyika et Victoria, demeurent des Hamites, plus ou moins croisés de sang bantou. Ce sont eux que l'on connaît sous le nom de Ouahoumas ou de Ouatoussis.

Quant au chiffre qu'atteint cette population, il est assez difficile de l'apprécier exactement. On peut estimer qu'il ne dépasse pas quatre millions.

Le climat d'une contrée ne tient pas seulement à sa situation par rapport à l'équateur. L'altitude a une importance considérable, et c'est ainsi que l'Afrique Orientale Allemande, bien que placée dans la zone la plus chaude, présente les températures les plus variées. Le pays en effet s'élève doucement de la côte à la ligne de partage des eaux entre l'océan Indien et le lac Victoria. Au faîte de cette ligne, le plateau arrive à une altitude de 2000 mètres. Il en résulte que si, dans des régions maritimes, comme à Zanzibar, on constate 32 degrés au jour et 28 degrés la nuit, dans l'intérieur du Pays de Protectorat, aux alentours du Kilima-Ndjaro, on relève au jour et à l'ombre une température assez élevée, 26 degrés, qui tombe la nuit à 6 ou 8 degrés seulement. Sur le plateau de Leikipia, à 2300 mètres au-dessus du niveau de la mer, il n'est pas rare que le thermomètre descende la nuit à zéro.

De juin à octobre règne la saison fraîche, relativement, bien entendu. C'est-à-dire que pendant ces mois, qui correspondent à notre été d'Europe, les températures nocturnes sont assez basses. En octobre, la chaleur commence à croître et elle augmente jusqu'au moment où le ciel se couvre de nuages, présage des pluies d'avril. Ce sont les mois de janvier, février, mars et avril qui sont les plus chauds ; l'atmosphère est chargée d'humidité et lourde.

Il faut remarquer toutefois que les nuits, dans ces régions, sont toujours de douze heures à peu près, et qu'en tenant compte de l'heure qui suit le lever du soleil et de celle qui précède son coucher, et qui sont généralement agréables, on a pendant quatorze heures chaque jour une température supportable.

Tout ceci revient à la question de savoir si cette contrée est habitable par l'Européen. Les pessimistes, comme le Dr Fischer, diront avec lui : « Là où l'Afrique est féconde, elle est malsaine ; là où elle est saine, elle est stérile ».

A cet axiome décourageant et qui est évidemment exagéré en vue de l'antithèse, le Dr Peters répond qu'il y a en effet des régions humides où règnent la malaria et les fièvres. Mais les environs du Kilima-Ndjaro sont très propices à la culture, tout en étant, grâce à leur altitude, très habitables par l'Européen.

Il fait remarquer ensuite que si l'explorateur, après de longs mois ou des années passés sous la tente, si le colon, arrivé dans n'importe quelle saison, campé dans une mauvaise baraque, vient à tomber malade et meurt, on en accuse aussitôt le climat et la malaria. Mais ce n'est pas une raison, parce que l'on quitte l'Europe, pour ne pas prendre de précautions, et l'absence de ces mêmes précautions et de confort hygiénique serait tout aussi fatale en tout pays. Sur les bords du Weser et de l'Elbe, sous la tente ou dans sa cabane, le même colon, se refusant à toute espèce de soins, serait aussi voué à la maladie. « Lorsque Tacite vint en Germanie, ajoute le Dr Peters, le pays passait pour inhabitable à cause de ses fièvres. »

Il tient donc le pays pour très propice à la colonisation, et non seulement parce que le colon, en réglant son existence selon les lois d'une hygiène appropriée, y peut vivre, mais aussi parce que le pays est suffisamment arrosé pour être producteur.

En effet, les vents qui dominent sont ceux de nord-est et de sud-est, qui ont passé sur l'océan Indien et s'y sont chargés d'humidité. A Zanzibar, en face de la côte, il y a deux saisons des pluies, l'une de mars à la fin de mai, l'autre vers novembre.

Grâce à ces mêmes vents, les districts côtiers de

STATION DE BAGAMOYO.
Communiqué par Oldenburg et Cie, de Munich.

l'Ousambara, de l'Ousagara, de l'Ouhéhé sont assez humides pour être cultivés. Aux environs du Kilima-Ndjaro, dans l'Ouganda, il pleut même en toute saison. Il faut reconnaître que, derrière la région voisine de la mer, s'étend une région de steppes assez aride, qui précède la contrée fertile des grands lacs.

Quant aux cours d'eau qui fécondent le pays, ils sont assez nombreux, puisqu'on peut compter, en plus des rivières, six grands fleuves tributaires de l'océan Indien : l'Oumba, le Pangani, le Ouami, le Kingani, le Roufidji et le Rovouma. Malheureusement ces fleuves ne sont pas susceptibles, en général, de servir de grandes voies de communication. Le Pangani a été remonté en 1892 par le lieutenant Fromm, mais les autres sont séparés de la mer par des barres, ou coupés par des cataractes et des rapides.

Si le succès de la culture semble assuré, au moins dans certains districts, on ignore encore quelles sont les ressources du sol. Le temps a manqué jusqu'ici pour un examen géologique approfondi de ce vaste domaine. On y a trouvé un peu d'or, du fer, du cuivre, certains sels comme la soude et la potasse, des graphites, du mica ; comme pierres précieuses, on a recueilli quelques béryls et aigues-marines.

Il ne semble pas d'ailleurs que ce soient les ressources qui manquent à l'exploitation, mais on se heurte à d'autres difficultés.

On a beaucoup de peine à se procurer la main-d'œuvre. Aussitôt affranchi de l'esclavage, le nègre se considère comme affranchi de toute obligation au travail. On a beau passer avec lui des contrats de louage, il ne comprend pas, du moment qu'il est libre, qu'il puisse s'imposer certains devoirs, et l'on ne peut jamais le considérer comme un ouvrier sur lequel on peut compter. On s'est servi d'esclaves loués par des trafiquants arabes, mais ce ne peut être une ressource réelle.

Reste à essayer, et ce sera une œuvre de patience, à habituer le nègre au travail suivi et régulier. En attendant, il faut l'employer tel quel, et remarquer que, s'il travaille peu, il n'est pas exigeant comme salaire, puisque, à l'heure actuelle, dans l'Afrique Orientale, le salaire moyen est de 0 fr. 50 par jour.

A cette difficulté de trouver des ouvriers s'en joint une autre aussi grave, celle des transports. Les routes ne sont encore que des sentiers et l'on ne porte les marchandises qu'à dos d'homme. Ceci a pour première conséquence d'exiger le fractionnement des denrées, quelles qu'elles soient, en paquets de 30 kilogrammes, ce qui est parfois singulièrement gênant. De plus, ce mode de transport est très coûteux. Du lac Victoria à la côte, la tonne de marchandises paye 2 500 marks (3 125 fr.). Il y a peu de produits assez précieux pour supporter une telle majoration en sus du prix de revient, et pour l'instant on ne peut de l'intérieur transporter que de l'ivoire.

Sans doute avec le temps les moyens de communication et de transport s'amélioreront. Déjà on essaye de dresser des bœufs porteurs et d'acclimater des mulets. On a même parlé d'employer l'éléphant d'Afrique, mais on ne sait encore s'il est susceptible de la même éducation que son congénère des Indes.

Ces conditions défectueuses ont nui jusqu'ici au développement du commerce de la colonie. En 1893 le chiffre des importations a été de 9 641 102 francs, dépassant sensiblement celui des exportations, qui n'a été que de 6 975 923 francs.

Si l'on examine le tableau des matières exportées, on voit que, relativement à la valeur marchande, l'ivoire l'emporte de beaucoup sur tout le reste. Viennent ensuite le caoutchouc, le riz et le copal.

Pour le moment les trois principales villes de la colonie sont Dar-es-Salam, Bagamoyo et Pangani, toutes trois situées sur la côte.

Le port de Dar-es-Salam est vaste et assez sûr. C'est là que depuis 1890 est fixée la résidence du gouverneur de l'Afrique Orientale. En 1887 Dar-es-Salam ne donnait asile qu'à quelques Arabes et Indiens, plus quelques centaines de Nègres. Aujourd'hui l'on y compte

10 000 habitants. Parmi eux il y a 439 Européens, sur lesquels 228, c'est-à-dire la majorité, sont des fonctionnaires du gouvernement, dont le centre est là. De ces Européens, 341 sont Allemands. Après eux, en quantité, viennent les Grecs, au nombre de 50. En dehors des Européens et des indigènes, il y a 137 Arabes et environ 450 Indiens.

Il y a à Dar-es-Salam deux stations de missionnaires, les uns évangéliques et les autres catholiques.

Bagamoyo compte presque autant d'habitants que Dar-es-Salam, c'est-à-dire 10 000 environ, mais on n'y trouve que 47 Européens. Les Indiens y sont très nombreux. C'est là qu'est le siège de la mission importante des Pères du Saint-Esprit, qui ont, sous leur direction, 600 jeunes indigènes, occupés surtout à des travaux agricoles.

C'est un centre commercial important, où aboutissent beaucoup de caravanes venant de l'intérieur. Mais tout le trafic extérieur se fait par Zanzibar, situé en face. Les abords de Bagamoyo ne permettent guère en effet aux grands navires d'approcher à plus de 3 kilomètres de la côte, et c'est cette raison qui a empêché d'y établir le gouvernement central.

Quant à Pangani, placé dans une situation pittoresque à l'embouchure du fleuve du même nom, c'est également une ville de 10 000 habitants, mais on n'y compte que 19 Européens. C'était autrefois un des principaux marchés d'esclaves. L'établissement des Allemands a tué, là du moins, ce trafic, mais Pangani est resté, néanmoins, un important marché arabe, et cette colonie devient un centre de cultures.

On voit par ces détails qu'il reste beaucoup à faire dans l'Afrique Orientale Allemande, et que l'émigration ne semble pas s'y porter beaucoup encore. Mais la colonie est jeune : elle a devant elle le temps et l'espace.

Haarlem : La Vieille Boucherie

A CÔTÉ des villes de la Hollande, plus célèbres ou plus importantes par la politique, le commerce ou la science, comme la Haye, Amsterdam ou Leyde, Haarlem a gardé sa vie propre et son attrait particulier. Pour les artistes, elle est un lieu de pèlerinage consacré à la mémoire et aux œuvres de Franz Hals. Pour les savants, elle a le musée Teyler. Aux amateurs de jardins, elle offre les trésors de ses pépinières dont la célébrité remonte bientôt à trois siècles, et, au mois de mai, l'éclat incomparable de ses champs de tulipes et de jacinthes. Les ingénieurs iront y constater le desséchement de la mer de Haarlem par où leurs confrères de Hollande ont préludé, en 1840, au gigantesque travail qui transformera bientôt le Zuyderzée en un vaste polder. Les musiciens se donneront, les mardis et jeudis, le plaisir d'entendre les belles orgues de Chrétien Muller à l'église Saint-Bavon.

Mais c'est aux architectes et aux historiens de l'art que nous voulons signaler Harlem pour une de ses nombreuses richesses, moins connue et très digne de leur attention. Sur le Vieux Marché Vert (*Oude Grœn Markt*) où se dressent à la fois la cathédrale et l'hôtel de ville fort intéressant, sanctuaire des arquebusiers de Franz Hals. Entre les deux se place une construction étrange du début du XVIIe siècle.

HAARLEM. — VIEILLE BOUCHERIE.
Communiqué par M. Levy, rue Louis-le-Grand.

C'est, avec ses deux façades, dont l'une regarde le portail de l'église, et l'autre la place, la *Vieille Boucherie*, aujourd'hui la salle des ventes. Au premier abord, c'est un monument dans le style de la renaissance espagnole ou allemande, à grands pignons ornés de balustres et pinacles, flamboyant et lourd tout ensemble, analogue à l'hôtel de ville de Leyde, que construisait vers la même époque (fin du XVIe siècle) le maître architecte de cette région, Lieven de Key.

De près, ses façades présentent des détails bien curieux : les lignes des frises s'incurvent à leurs extrémités en forme de proue, sur lesquelles se dressent une quantité de pyramidions à tige frêle, à base renflée. De grosses têtes d'animaux placées au-dessous de ces frises donnent à l'ensemble un caractère très accentué d'art oriental, qu'on dirait inspiré par les temples de Java ou d'Angkor.

Dans une œuvre de cette dimension, l'effet est peut-être un peu lourd. Mais on est saisi de voir l'architecture hollandaise subir à Haarlem l'influence de l'exotisme, alors que la faïencerie de Delft, sa voisine, mêlait à ses décors l'art de la Chine et du Japon, et que, dans la science, Leyde se créait une véritable spécialité d'orientalisme. Autant d'effets d'une même cause : la création du commerce hollandais d'Extrême-Orient dans les dernières années du XVIe siècle. A qui voudrait étudier la prospérité de ce commerce et sa prompte influence sur les diverses manifestations de la vie artistique en Hollande, il importe de signaler la Vieille Boucherie de Lieven de Key.

En route vers Madagascar

D'une correspondance privée nous extrayons les passages qui suivent. Ce ne sont pas encore des vues de la grande île malgache. Mais ces légers croquis de bord, ces aperçus rapides, pris pendant la courte durée d'une escale, ont déjà tout le charme des grands voyages lointains.

Aujourd'hui à 8 heures nous sommes par le travers de l'île de Crète, que nous apercevons à bâbord. Après la bourrasque d'hier, le soleil a reparu. Les hautes montagnes, là-bas, sont couvertes de neige. Sur ce beau ciel, elles se profilent ainsi que d'immenses pains de sucre aux contours irréguliers.

Ces montagnes, nous les avons aperçues toute la matinée, et maintenant elles commencent à disparaître à l'horizon, à s'enfoncer dans la mer. L'air est très doux. Les passagers, presque tous montés sur le pont, flânent au soleil. A l'avant les troupiers chantent et vaquent à leurs menues occupations dans un débraillé pittoresque. C'est dimanche, et le jour du Seigneur est fidèlement observé à la mer.

L' « IRAOUADDY ».
Communiqué par la Compagnie des Messageries maritimes.

Lundi. — La chaleur augmente au fur et à mesure que nous approchons de la terre d'Égypte. Le soir, par le travers du phare de Damiette, voilà la pluie, une pluie diluvienne. Le ciel est gris, il fait froid. Est-ce bien là l'Égypte?

Vers 7 heures les feux de Port-Saïd s'allument à l'horizon. D'innombrables lumières se montrent sur une seule ligne, dans le noir, tout au loin, là où se confondent le ciel et la mer. L'entrée du port est jalonnée de feux rouges et bleus, entre lesquels il faut passer sous peine de s'échouer.

Voici venir à nous une petite chaloupe à vapeur, portant à la proue une guirlande de lumières multicolores. C'est le bateau-pilote.

Nous approchons lentement des quais. Il y a là un navire de guerre français, puis de nombreux bateaux de commerce de toutes nationalités, qui font du charbon, hâtivement.

De l'univers entier Port-Saïd est la rade où cette opération, souvent difficile, du chargement de charbon, se fait le plus rapidement. A peine le bateau est-il annoncé que déjà d'énormes chalands, poussés par toute une armée de fellahs couleur de suie, viennent au-devant de lui, s'accrochent à ses flancs. A bâbord et à tribord il y en a, éclairés d'une façon fantastique. Aux quatre coins des chalands, des paniers en grillage de fonte portés par des hampes de fer sont dressés. Ils sont remplis de charbon enflammé, qui dégage une lumière rouge et aussi une lourde fumée.

Dans cette lueur, que roussit un nuage de poussière de charbon, s'agitent des hommes noirs. Un double pont incliné rejoint le bateau au chaland. Sur une des planches, à toute vitesse, monte la file des porteurs, un panier rempli sur la tête. Brusquement chacun d'eux en jette le contenu dans les soutes, puis s'élance sur l'autre planche, pour chercher une nouvelle charge. Et afin de s'exciter à cette harassante besogne, ils poussent des cris assourdissants.

Quand il y a, comme ce soir, une douzaine de navires en train de faire leur plein de charbon, il s'étend partout un immense nuage de fumée noire, troué de lueurs rougeâtres, et l'effet en est étrange.

Du bord nous voyons se dérouler, face à l'eau, une longue rangée de maisons à plusieurs étages. Devant nous la rue principale s'amorce au niveau du quai et s'enfonce perpendiculairement, entre deux lignes de maisons hautes, pleines de lumières. En face de cette rue il y a un petit appontement d'où se détachent incessamment des barques, munies d'une lanterne portant un numéro, et qui viennent chercher les passagers.

Nous prenons une de ces barques, conduite par deux Égyptiens pouilleux. Avant d'aborder, ils se font verser le prix du passage, 0 fr. 50 par personne. Le patron examine longtemps la pièce qu'on lui donne avant de la laisser tomber au fond d'un sac malpropre. Toutes les monnaies ont cours ici, sauf les pièces divisionnaires d'Italie et celles du Pape.

Port-Saïd a grandi rapidement. Sur des terrains vagues il y a quelques années, s'élèvent maintenant de jolies maisons en brique ou en pierre. On montre comme une curiosité une immense bâtisse carrée, construite récemment par une société américaine, qui y a dépensé près de trois millions. La charpente est en fer. Il y a six étages. Au sous-sol un restaurant, au-dessus un hôtel, plus haut des magasins où sont réunis tous

les objets les plus hétéroclites, une sorte de Bon Marché ou de Louvre. La ville elle-même n'est qu'un immense bazar levantin, où l'on trouve de tout, mais elle n'a par elle-même aucun aspect original, et depuis que les Anglais ont mis la main sur le pays, un peu de sa gaîté bruyante s'en est allé.

Port-Saïd n'a qu'une rue importante, celle qui aboutit au quai. Les maisons sont construites en matériaux légers, à deux ou trois étages. A chacun d'eux un balcon couvert court sur toute la longueur de la façade. Sur cette artère principale se branchent à angle droit quelques ruelles étroites. Au centre, la place Lesseps avec une sorte de square, mal planté.

Pour entrer dans le canal de Suez, il nous faut attendre la sortie de deux bateaux. Quand nous nous mettons en route, il est une heure du matin.

Pour pénétrer dans la passe, le paquebot a arboré à l'avant un puissant fanal électrique, qui éclaire vivement une grande étendue des rives. Nous passons entre un petit aviso français, en station ici, et deux superbes vaisseaux de guerre, l'un anglais, l'autre italien.

Vers l'entrée du canal on est en train de construire un immense palais à plusieurs étages, surmonté de coupoles dans le goût indien, et qui, de loin, a un certain air de grandeur. C'est pour loger les bureaux de l'administration.

La traversée du canal coûte cher. Le droit d'entrée pour chaque passager est de 7 fr. 50. Joignez-y les droits sur les marchandises. Aussi, pour notre seul bateau, le commandant a-t-il dû verser ce matin la somme respectable de 30000 francs. Or, de 11 heures du soir à 1 heure du matin, nous avons vu sortir deux autres steamers, et, au prochain garage, nous devrons faire place à deux autres qui vont en sens inverse. Ceci donne une idée de ce que doit encaisser la Compagnie.

Le canal a 160 kilomètres de long, et sa traversée dure de 16 à 18 heures en moyenne. Cette lenteur dans la marche des bateaux s'explique par deux causes. D'abord, le canal n'étant pas assez large pour laisser passer deux bateaux de front, il y a, de distance en distance, des gares d'eau. Lorsque deux bateaux viennent en sens inverse, celui qui atteint le premier la gare s'y range pour laisser la voie libre à l'autre. En second lieu, dans ce chenal fort étroit, les bateaux ne peuvent avancer qu'avec une lenteur prudente, sous peine de produire une série de vagues, qui viendraient frapper les berges de sable, et le choc des vagues sur ces sortes de dunes pourrait amener des éboulements.

Mardi. — Dans le canal, le bateau progresse doucement, sans une trépidation. Il semble ne pas bouger, et l'on s'est si bien habitué à le voir rouler et tanguer, que cette immobilité est presque gênante.

Il fait toujours un vent frais, et, malgré le soleil, on ne croirait guère traverser la terre des Pharaons.

Cependant la première partie du canal n'est pas très éloignée du Nil. On découvre à tribord de vastes nappes d'eau salée, qui miroitent au milieu des sables. Sur ces lacs s'ébattent d'immenses troupes d'oiseaux pêcheurs, des mouettes, des canards, des ibis, des flamants roses, des hérons aux ailes noires.

A travers une immense plaine de sable jaune, semée de courtes dunes, l'étroit canal court en ligne droite. Parallèlement s'allongent un petit canal d'eau douce, et, jalonnée par ses poteaux télégraphiques, la ligne du chemin de fer qui joint Port-Saïd à Ismaïlia. Cette voie est peu fréquentée. Il n'y a guère que deux trains par jour. Mais les rails sont utilisés, d'une façon très originale, pour le transport des ouvriers du canal, à l'aide de wagonnets marchant à la voile. J'en vois passer un. C'est un petit wagon bas, analogue à ceux qui servent au transport du charbon. On y a hissé une grande voile au bout d'un mât. Dedans il y a sept ou huit Arabes et de nombreux paquets. La voiture ainsi équipée file comme le vent.

Sur le bord, à droite du canal, passe une caravane : 25 ou 30 chameaux à la file indienne, leurs conducteurs en avant. A la suite, des femmes, des enfants en guenilles. Tous s'arrêtent pour nous voir passer. Des soldats jettent sur la berge des oranges, des morceaux de biscuit, des sous, et femmes et enfants se précipitent pour les ramasser. Ils sont tout noirs, couverts de crasse, à peine vêtus d'un mauvais burnous, qui tombe en lambeaux. Quelques-uns sont même complètement nus sous le grand soleil.

Tout le long des rives, des équipes nombreuses d'ouvriers indigènes poursuivent les travaux de remblai ou de drainage. Le canal est d'un entretien fort coûteux. Ses berges, de sable friable, doivent s'ébouler aisément. A certains endroits on l'élargit.

Des chameaux sont employés pour le transport des sables. Sur une espèce de bât sont attachées deux grandes caisses de bois. Docilement l'animal s'agenouille pour permettre à l'ouvrier de les remplir de sable.

Mercredi. — Quand nous sommes arrivés hier devant Suez, il faisait nuit noire. Aujourd'hui nous naviguons vers Aden.

De chaque côté, on aperçoit la côte ou, pour mieux dire, le désert même : des montagnes nues, couleur d'ocre, profondément ravinées, brûlées de soleil. Pas un brin d'herbe : de la roche et du sable. A droite l'Égypte ; à gauche l'Arabie, dont les montagnes sont plus hautes. Un massif plus élevé marque l'emplacement du Sinaï.

Pas un village, pas une maison sur ces côtes qui défilent. Nous passons cependant tout près de la rive égyptienne, dont les moindres détails s'aperçoivent à l'œil nu. Partout le roc, formant des falaises à pic.

Jeudi. — Bien que le ciel soit couvert, la chaleur devient plus intense. Malgré la double tente qui recouvre l'*Iraouaddy* de l'avant à l'arrière, il ne serait pas prudent de se promener la tête nue.

En dépit de la température, l'appétit à bord est excellent et même on mange trop. Il est vrai que la table est admirablement servie. Il se fait sur ces grands paquebots une effroyable consommation de victuailles. S'imaginerait-on qu'à chaque voyage de l'*Iraouaddy* il s'emploie à bord 40 à 50 000 œufs ? Le reste à l'avenant.

La moitié de l'existence se passe à table : à 7 heures, le petit déjeuner ; à 10 heures, le déjeuner

à la fourchette; à 1 heure, lunch avec viande; à 6 heures, le dîner; à 9 heures, le thé. Et toute la journée il y a, à la disposition des passagers, les ingrédients nécessaires à la composition d'un grog. Les Anglais usent de tout largement, et préfèrent nos bateaux pour la perfection de la cuisine : aussi est-ce un article sur lequel le commissaire du bord veille avec soin. Lui-même, au retour, doit soumettre à la Compagnie la collection complète des menus du voyage, et si l'ordinaire n'a pas été assez varié, il reçoit un blâme sévère.

Les Messageries maritimes n'oublient rien d'ailleurs pour rendre aux passagers la vie aussi agréable que possible. C'est ainsi qu'à chaque escale, l'*Iraouaddy* reçoit par dépêche un bref résumé des derniers événements.

Samedi. — Toujours la pleine mer. Nous passons près d'un petit îlot dénudé, qui est un volcan éteint. Les Arabes l'appellent la « Montagne des Oiseaux », à cause des nombreux oiseaux de mer qui viennent y établir leurs nids.

La chaleur est accablante. Plus de 33 degrés à l'ombre de la tente. Tout le monde a pris les vêtements blancs et inaugure le système de la douche journalière. Cabines *ad hoc* très bien aménagées, avec baignoires en marbre blanc. Douches et bains se prennent à l'eau de mer; après quoi on se lotionne à l'eau douce pour éviter les érythèmes de la peau, les *bourbouilles*, comme on dit dans les pays tropicaux.

VUE DE PORT-SAÏD.
Communiqué par la Compagnie des Messageries maritimes.

Dimanche. — Des îlots jaunâtres, absolument dénudés, comme éclatés sous le soleil de feu. Voici Ras Bir (la Tête du Puits), une pointe de terre aride, surmontée d'un phare carré qui, la nuit, guide les navires vers Obok.

La mer est d'un vert intense. Des troupes de poissons volants, poursuivis par les requins, s'élancent hors de l'eau.

A l'horizon la plage d'Obok commence à sortir de l'eau, sous forme d'une longue et mince bande de cailloux, battue par la mer. A l'extrême pointe paraît la maison blanche du gouverneur, puis ce sont les bâtiments de l'hôpital, un petit bois d'acacias, le pénitencier colonial, le village nègre, tout cela rangé sur une ligne, le long de la plage.

Dans le port, un stationnaire, peint en blanc de la pomme des mâts à la ligne de flottaison, vient d'arborer l'étroite flamme tricolore qui indique le navire de guerre, et de son pavillon il salue notre bateau.

A peine l'ancre jetée, des boutres arabes, des canots indigènes entourent le paquebot, pour décharger les marchandises ou embarquer des provisions. Ils sont montés par d'affreux petits Somalis, qui nous rompent les oreilles de leurs cris assourdissants.

Nous sommes mouillés à 1 500 mètres de la côte, et beaucoup de nègres viennent à la nage, rôdent près des sabords et nous crient de leur jeter des pièces à la mer. Pour une roupie (1 fr. 45), ils plongent et passent sous le bateau. Quand on leur lance un sou, ils le rattrapent au vol et le placent en réserve dans leur bouche.

Le port d'Obok est affreux. Sous ce terrible soleil les Européens ont peine à vivre. Aussi les relève-t-on tous les six mois. Il y a là un gouverneur, M. Lagarde, et dix-sept Français, non compris l'équipage du navire stationnaire. Pour créer quelques ressources à la colonie, faute de curiosités pouvant tenter le voyageur, le gouverneur a fait éditer une foule de timbres, plus jolis les uns que les autres et que les collectionneurs s'arrachent.

Le port n'est pas sûr. Aussi va-t-on l'abandonner et aller, 20 milles plus loin, s'installer à Djibouti, qui possède une rade bien meilleure. C'est là qu'arrivent les caravanes de l'Harrar. L'*Iraouaddy* vient de débarquer une mission qui doit tenter d'installer un chemin de fer entre les hauts plateaux abyssins et la mer. Entreprise ardue : 300 kilomètres de route à travers le désert.

A 4 heures du soir nous quittons ces parages désolés. Demain matin nous serons à Aden.

Dr Labat. — *Voyage en Suisse, eaux minérales et stations sanitaires.* Paris, Baillière, in-12, 1895.

Ce petit guide du Dr Labat, écrit par un homme d'étude et un médecin, sera consulté avec fruit par les voyageurs qui cherchent en Suisse, non le plaisir frivole d'une course rapide, mais le profit hygiénique et intellectuel d'un séjour de six semaines. Il renseignera utilement aussi les médecins.

On n'y trouvera pas des lieux communs admiratifs ou des points d'exclamation. C'est un itinéraire précis de six semaines de Bâle au lac Léman par Zurich, l'Engadine et l'Oberland Bernois, avec notes brèves sur les lieux à visiter, les hôtels et les moyens de transport.

La partie essentielle de l'ouvrage est une table raisonnée des eaux minérales et stations sanitaires, Schinznach, Baden, Ragaz, Davos, Saint-Moritz, etc., avec des indications techniques sur les avantages et les inconvénients de chacune d'elles.

C'est par là qu'il se distingue des guides ordinaires, et garde, après eux, sa valeur propre.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Comment on voyage dans les Régions Arctiques[1]

VI. — Expéditions de Sport : Yachting et Chasse.

EXPÉDITIONS DE SPORT

Des yachts ordinaires peuvent entreprendre des excursions dans les mers arctiques à condition de les limiter aux régions généralement libres de glace, et de manœuvrer avec prudence. Plusieurs navires de plaisance ont ainsi visité sans difficulté le Spitzberg. L'île méridionale de la Nouvelle-Zemble peut être également le but d'une excursion. La côte ouest du Grœnland est d'accès facile; mais, comme nous l'avons dit plus haut, le gouvernement danois accorde seulement aux naturalistes, et encore à titre exceptionnel, l'autorisation de visiter cette terre.

Comme itinéraire dans les régions arctiques nous recommandons les Fär Öer, l'Islande, la côte occidentale du Spitzberg, l'île sud de la Nouvelle-Zemble et retour en Norvège. Dans de bonnes conditions, cette excursion peut être facilement effectuée en six semaines. Si la saison est favorable, on ne rencontre aucune banquise.

ÉPOQUE DU VOYAGE

L'époque la plus favorable pour la navigation et la chasse au renne s'étend de la seconde quinzaine de juillet à la fin d'août. Plus la saison est avancée, plus favorable est généralement l'état des glaces.

RÉGIME DES GLACES

Islande. — Le régime des glaces autour de cette île a été décrit dans un mémoire de M. Thoroddsen, *Om drifisen ved Island* (*Ymer*, 1884, Stockholm), résumé dans *Explorations dans l'océan Glacial Arctique. Islande, Jan-Mayen, Spitzberg*, par Charles Rabot, *Bulletin de la Société de Géographie*. Paris, 1er trimestre 1894, p. 12.

Jan Mayen. — Consulter *Explorations dans l'océan Glacial Arctique*, etc., par Charles Rabot, p. 31.

De Jan Mayen au Spitzberg. — Consulter le mémoire indiqué de M. Charles Rabot, p. 41 et suiv.

Spitzberg. — La côte occidentale du Spitzberg est d'ordinaire complètement libre dès le commencement de juin; mais les glaces persistent souvent en masses épaisses dans les fiords. Pour cette raison, un voyage de touristes ne peut être entrepris avant le 15 juillet-1er août. En 1884, 85 et 86, exceptionnellement la côte occidentale fut bloquée par une banquise. Généralement en août il existe le long de la côte septentrionale un chenal plus ou moins large, ouvert entre la terre et la grande banquise située au nord. Le Spitzberg oriental, d'accès plus difficile, est plus ou moins libre lorsque la côte ouest est encombrée. Une pointe dans le Stor Fjord donne l'occasion de voir une banquise.

Du Spitzberg à la Nouvelle-Zemble. — La route dépendra de l'étendue de la banquise du Spitzberg oriental vers le sud-ouest. Il est prudent de doubler par le sud l'île aux Ours (*Beeren Eiland*) et de chercher l'atterrage de la Nouvelle-Zemble vers le Gasland. Le *Voyage de la Vega*, par Nordenskiöld (traduct. Rabot, Hachette et Cie, 1883, tome I, chap. II), contient des renseignements sur cette région. Consulter également les mémoires de l'expédition hollandaise *Willem Barentz*.

CARTES ET PLANS. INSTRUCTIONS NAUTIQUES

Islande. — Les documents publiés par la marine française.

Jan Mayen et Spitzberg. Nouvelle-Zemble. — La carte du Spitzberg la plus complète est celle de l'Amirauté anglaise. Elle contient dans un carton Jan-Mayen. Pour la Nouvelle-Zemble, nous conseillons la carte jointe au *Voyage de la Vega* par Nordenskiöld, Hachette et Cie.

CHARBON

Un navire peut se ravitailler en combustible à Reykjavik et dans les ports de la Norvège septentrionale : Bodö, Tromsö, Hammerfest, Vardö, Vadsö. Pour une excursion au Spitzberg et à la Nouvelle-Zemble, un pilote des glaces arctiques de ces deux terres est absolument nécessaire. Les plus compétents appartiennent au port de Tromsö, plusieurs parlent anglais. Pour les engagements, s'adresser à M. Mack, agent consulaire de France à Tromsö, par l'intermédiaire du Service de la Commission.

CHASSE

La guerre acharnée faite depuis plus de soixante-dix ans par les pêcheurs norvégiens au Spitzberg a singulièrement décimé la faune, notamment sur la côte occidentale. Dans cette région, quelques animaux ont même presque complètement disparu, ou sont devenus très rares. Ainsi le morse n'existe plus que dans le Spitzberg oriental ou très loin au nord, au milieu de banquises inaccessibles à un yacht.

L'ours blanc ne fréquente la côte occidentale qu'au printemps, en mai ou au commencement de juin. Plus tard on ne le rencontre que dans les glaces de l'est. A la Nouvelle-Zemble, notamment sur la côte ouest de l'île Nord, le morse et l'ours sont moins rares. Le pilote des glaces donnera à ce sujet des renseignements.

Le Spitzberg occidental est, par contre, un excellent terrain de chasse pour le renne. Cet animal, traqué par des pêcheurs norvégiens, a également considérablement diminué depuis une trentaine d'années. Actuellement il ne se rencontre en grand nombre qu'à l'extrémité supérieure de l'Isfjord dans la région dépouillée de glaciers située au delà de l'Adventbay et de la Sassenbay. Je recommande surtout la grande vallée qui débouche de l'est dans ce dernier golfe. En 1882, en une seule chasse j'y ai abattu 13 rennes, et en 1892 en un jour j'en ai rencontré une quarantaine. Pour les détails voir notre mémoire déjà cité : *Explorations dans l'océan Glacial Arctique* et *Jan-Mayen et Spitzberg*, *Tour du Monde*, liv. 1715-1716.

La Sassenbay ne renferme qu'un mouillage devant la petite vallée située à l'ouest du pic Xavier Marmier (voir la carte jointe à notre mémoire). Le havre de la Bjona peut abriter un petit bâtiment. Il est plus prudent d'envoyer le yacht ancrer dans la Skansbay et de laisser dans le havre de la Bjona une chaloupe pour rejoindre ensuite le bâtiment.

Pour cette excursion, des poneys islandais, une tente et tout un matériel de campement sont nécessaires : ici la partie de chasse doit durer plusieurs jours.

Un chasseur qui ne disposerait pas d'un yacht peut louer à Tromsö des sloops (*jakt*) d'une trentaine de tonneaux, très solides, sur lesquels les Norvégiens vont au Spitzberg et à la Nouvelle-Zemble. L'équipage se compose généralement d'un patron, d'un harponneur faisant fonction de second, de quatre matelots dont un coq. Le prix d'affrètement est d'environ 1800 francs par mois; dans ce chiffre sont compris le salaire et la nourriture de l'équipage, ainsi que la fourniture d'un *fangstbaad*. Pour la location, s'adresser à M. W. Mack.

Une pareille expédition ne peut être entreprise que par des voyageurs « marins ». Mais à tous les jeunes gens vigoureux, passionnés d'aventures, aimant la rude vie de la mer, je recommande une simple excursion arctique. Dans ces solitudes mortes ils verront des paysages émouvants de grandeur et de sublimité, et après quelques expéditions leur activité pourra s'employer utilement au progrès de la science.

CHARLES RABOT.

1. *Suite et fin.* Voy. p. 200, 208, 220, 228 et 240.

Exploration de M. Diguet en Basse-Californie

De retour cette année d'une mission en Basse-Californie, M. Léon Diguet a bien voulu nous donner des notes inédites sur cette contrée encore si peu connue. Nos lecteurs sauront apprécier tout l'intérêt de cette gracieuse communication.

Chargé d'une mission scientifique en Basse-Californie par le Muséum d'histoire naturelle, M. Léon Diguet s'y trouvait préparé par un premier séjour de trois ans aux mines françaises de Boléo, près de Santa Rosalia. Sachant qu'il trouverait dans cette ville et près de ses anciens camarades un concours très sympathique, et jugeant aussi que c'était l'endroit le plus facilement accessible, M. Diguet choisit Santa Rosalia pour point de départ de son dernier voyage.

Après avoir consacré le temps nécessaire à l'achat des animaux indispensables et aux approvisionnements, M. Diguet quitta Santa Rosalia pour se rendre à Mulege. Par sa situation au bord du golfe de Californie, par sa proximité de la sierra, par sa petite rivière et par la végétation abondante qui s'y rencontre, cette localité était tout indiquée pour une station et la récolte des premières collections.

PLAGE DE SANTA CRUZ OÙ DÉBARQUA FERNAND CORTEZ.
D'après une photographie communiquée par M. Diguet.

Descendant plus au sud, M. Diguet se rendit de Mulege au village de la Purissima, placé à peu près dans les mêmes conditions, mais sur le penchant du Pacifique.

Il put ainsi se rendre un compte exact des régions du golfe, de la Cordillère et de la région du Pacifique, très différentes entre elles au point de vue de la faune, de la flore, ainsi que de l'ethnographie. La sierra offre, grâce à l'eau qui s'y rencontre à l'état permanent, des ressources que l'on ne peut pas toujours espérer des régions côtières, où la sécheresse se fait sentir quelquefois pendant plusieurs années.

De la Purissima, il regagna le golfe en passant par le village de Commondu, d'où une route rend accessible le vaste massif volcanique formant à cet endroit de la sierra une sorte de plateau; là, quelques cratères, en grande partie comblés par les limons, retiennent l'eau pendant quelque temps après la saison des pluies, de manière à former des lagunes.

Ce plateau vient aboutir sur le golfe au Cerro de la Giganta, au pied duquel se rencontrent les plaines conduisant à Loreto, ancienne capitale de la Basse-Californie au temps des missions. Cette ville est aujourd'hui presque entièrement détruite par les tremblements de terre.

De Loreto, deux chemins s'offrent pour atteindre La Paz, l'un longeant en grande partie le bord du golfe, l'autre passant directement par l'intérieur, sur le penchant du Pacifique, et donnant accès aux vastes plaines qui s'étendent de la sierra jusqu'à l'océan; c'est cette dernière route qu'il choisit, laissant la première pour le retour.

Le séjour sur le golfe lui permit de recueillir nombre d'échantillons particuliers à ce pays. La sierra non seulement lui offrait une faune et une flore qui peuvent se rencontrer en tout temps, vu la présence de

l'eau et les rosées presque quotidiennes qui la mettent à l'abri de la sécheresse des régions avoisinantes, mais encore cette partie montagneuse offre pour l'étude ethnographique de précieux vestiges. Telles sont les peintures exécutées soit sur les roches, soit dans l'intérieur des grottes, et dues à une race ayant séjourné dans la péninsule bien antérieurement à l'apparition des dernières races indiennes rencontrées par les missionnaires, races dont il ne reste aujourd'hui que fort peu de représentants ; on peut être assuré que tous les endroits où se trouve de l'eau en abondance conservent les traces des villages de ces derniers. Les grandes plaines du Pacifique lui offrirent également de précieux échantillons de la flore survenue à la suite des pluies.

A La Paz, la capitale de la Basse-Californie, toutes les facilités peuvent se rencontrer pour l'étude de la faune marine, ainsi que l'accès des diverses îles qui ferment la baie. Grâce à l'amabilité d'un Français, M. Gaston Vivès, administrateur des pêches de perles, M. Diguet put parcourir les îles et y recueillir de précieuses collections ethnographiques et anthropologiques ; faire une étude approfondie de l'huître perlière et de la formation de la perle; enfin réunir, avec l'aide des scaphandriers, une collection importante de la faune marine, que les fonds madréporiques empêchaient de recueillir à la drague.

TRANCHÉE DANS LA SIERRA DE CALIFORNIE.
D'après une photographie communiquée par M. Diguet.

La région située au sud de La Paz est située sous le tropique: la flore, par conséquent, est absolument différente de celle que le voyageur avait vue jusqu'alors; malheureusement l'époque hivernale ne lui permit pas de recueillir autant d'échantillons qu'il l'eût désiré.

Traversant une fois la péninsule, il fit un certain séjour sur les cimes de la sierra, avant d'aller jusqu'au Pacifique, au village de Todos Santos.

La partie montagneuse de cette région est très boisée: la flore diffère de celle du reste de la péninsule et offre de grands arbres, tels que chênes, pins, palmiers, etc. De Todos Santos, M. Diguet aurait voulu revenir au nord par les rivages du Pacifique, mais la sécheresse qui sévissait dans ces régions depuis cinq années l'empêcha de donner suite à ce projet; force lui fut donc de revenir à La Paz et de regagner Santa Rosalia, en partie par le chemin qu'il avait précédemment parcouru, en partie par les plaines du golfe, commençant à environ quarante kilomètres au sud de Loreto.

De Santa Rosalia, une occasion s'offrit à lui d'aller, par mer, un peu au nord vers le 29e degré ; il en profita pour faire, pendant deux jours, des récoltes dans la vaste baie de Los Angeles, favorisées par les grandes marées qui avaient lieu à cette époque. Après cette excursion, il entreprit son voyage dans les régions plus septentrionales en allant alternativement du Pacifique au golfe.

C'est pendant ce voyage qu'il étudia les derniers descendants de la race Cochimis, réduits aujourd'hui à quelques représentants ayant encore conservé la pureté de leur type.

Cette dernière expédition achevée, M. Diguet jugea que ses collections étaient suffisamment complètes, et il quitta la Basse-Californie après y avoir séjourné seize mois.

Après cette rapide esquisse du voyage de M. Diguet, venons à ce qui en fait le principal intérêt, c'est-à-dire au résultat de ses recherches scientifiques.

Ces recherches se sont étendues à presque toutes les branches des sciences naturelles. L'explorateur a étudié la topographie, la géologie, la flore, la faune et l'ethnographie du pays, et même son agriculture et son industrie, et lui-même a résumé à notre intention l'ensemble de ses observations.

La Basse-Californie est constituée par une étroite langue de terre, d'environ 1 200 kilomètres de long sur 120 de large, dont l'arête saillante est formée par une chaîne de montagnes faisant suite, presque sans interruption, à la sierra de la Haute-Californie.

Cette chaîne, dans toute son étendue, est rejetée sur la côte orientale, de façon qu'elle vient, en quelque sorte, border les rivages du golfe.

La côte occidentale de la presqu'île présente de vastes plaines, peu élevées, partant du penchant occidental de la sierra pour venir aboutir au Pacifique. Partout ces plaines sont uniformes, sauf entre les 27° et 28° degrés de latitude nord, où, au bord de l'Océan, surgissent sur une centaine de kilomètres, dans la partie la plus large de la presqu'île, quelques chaînons d'une sierra parallèle à la première.

De place en place, sur ses deux versants, la sierra est découpée par de profonds ravins qui viennent aboutir presque perpendiculairement à la côte.

Au point de vue géologique, la Basse-Californie appartient à deux systèmes différents.

Les terrains primitifs sont constitués par des granits plus ou moins désagrégés, formant les parties

extrêmes de la presqu'île, au sud du 24e degré et au nord du 29e. Dans le centre on rencontre encore de place en place quelques affleurements granitiques, généralement de faible importance. Les soulèvements de ces terrains primitifs ont une altitude moyenne de 800 à 900 mètres. Quelques pics cependant atteignent une hauteur supérieure. Ainsi, au sud, le Cerro de la Laguna s'élève à 1800 mètres.

La partie médiane, comprise entre les granits, est purement éruptive et répond à deux systèmes d'éruption. L'un, formé par des argiles, des grès, des conglomérats, provient d'éruptions boueuses. L'autre, constitué par des roches volcaniques, telles que laves, basaltes, trachytes, occupe des surfaces considérables, principalement au centre, où sur les plateaux les plus élevés de la sierra s'ouvrent fréquemment de vastes cratères éteints et en partie comblés par les limons. L'eau, après les pluies torrentielles, s'y accumule et y séjourne un certain temps.

1. IDRIA COLUMNARIS OU CIRIO (p. 64). — 2. CARDON.
D'après des photographies communiquées par M. Diguet.

L'activité volcanique est aujourd'hui pour ainsi dire absolument éteinte, sauf au Cerro de las Virgines, où l'on rencontre quelques manifestations de solfatares, réduites à des proportions insignifiantes.

L'altitude moyenne de la sierra dans cette partie volcanique est à peu près la même que celle des régions de terrains primitifs. Tantôt ce sont de vastes plateaux, ayant une élévation de 800 mètres, tantôt c'est une série de plateaux s'échelonnant et passant, par intermédiaires, de 50 à 400 mètres, et sur lesquels surgissent de place en place des pics atteignant des altitudes voisines de 1000 mètres. Quelques pics se dressent même plus haut encore, comme sur les terrains primitifs; il faut citer parmi eux le Cerro de las Virgines et celui de la Giganta.

La faune qui peuple ces régions n'est riche que dans les petites espèces. Les mammifères ne sont pas très nombreux. Les carnassiers, par exemple, ne sont représentés que par le puma, le lynx, le coyote, les moufettes, un blaireau et le raton laveur. Comme ruminants on rencontre le cerf mexicain, un mouflon, qui vit sur les sommets inaccessibles de la sierra, enfin une espèce d'antilope, qui habite les plaines du Pacifique. Parmi les rongeurs, tous de petite taille, on peut citer trois espèces de lièvre, dont une assez curieuse, ayant le pelage noir, et qui ne se trouve que dans une île du golfe. Les insectivores font défaut; les chauves-souris, représentées par quatre espèces, paraissent uniquement frugivores. Les oiseaux, surtout les oiseaux de mer et les rapaces, sont en abondance. Il en est de même des reptiles, fort nombreux, mais dont une seule espèce, appartenant au genre crotale, est dangereuse.

Vu la rareté des eaux courantes, il y a peu de poissons d'eau douce. Les spécimens qu'on rencontre sont des genres cyprinodons, mugils, gobies. Il y a, au contraire, une quantité de poissons de mer dans le golfe de Californie. Certaines espèces y atteignent de grandes dimensions. Il faut citer ainsi plusieurs percoïdes de forte taille, dont la chair est estimée. Les squales requins et les squales raies ne manquent pas, et parmi ces derniers on rencontre une raie atteignant parfois sept mètres de diamètre.

Quoique aride en beaucoup d'endroits, la Basse-Californie possède une fertilité qui se manifeste clairement dans les endroits où se rencontre l'eau de surface, ou mieux dans ceux où la culture a été entreprise autrefois par les missionnaires. Les arbres fruitiers importés se sont fort bien acclimatés. Parmi eux, nommons les dattiers, les cocotiers, les orangers, les figuiers, les pêchers, les bananiers, les oliviers, la vigne, etc. Le caféier, qui a été récemment introduit, se montre très prospère.

Le dattier mérite une mention spéciale. Cet arbre s'est développé dans nombre de localités d'une façon remarquable. Importé au siècle dernier, il s'est propagé pour ainsi dire sans aucun soin. On en trouve des spécimens très âgés auprès des anciennes missions, principalement à San Ignacio et à Mulege.

La flore du pays est en grande partie celle des pays limitrophes, principalement de l'Arizona, de la Sonora et de Sinaloa.

Parmi certaines espèces arborescentes qui se rencontrent dans ces dernières régions, et qui sont abondamment représentées dans toute la presqu'île californienne, les mimosées, les burséracées, les fouquiéracées et les cactées occupent une place importante, et ce sont pour ainsi dire elles qui donnent à la végétation son caractère typique.

Les fouquiéracées comptent, en plus du *Fou-*

quiera floribunda, qui est peut-être l'arbre le plus répandu de la presqu'île, une espèce étrange par sa forme et surtout par sa localisation fort restreinte. En effet, *inconnu dans le reste du monde*, cet arbre ne se rencontre que sur une zone d'environ cinq cents kilomètres carrés, vers le 28e degré de latitude nord, sur le penchant du Pacifique.

C'est l'*Idria columnaris*, désigné dans le pays sous le nom de *Cirio*. Il s'offre sous la forme d'une seule tige dont le diamètre, à la base, est d'environ 50 centimètres, et qui va progressivement en diminuant, de façon à se terminer en pointe. Cet arbre atteint généralement une taille de 15 mètres. Le tronc, sur toute sa longueur, porte de petites branches épineuses, d'environ 20 centimètres, qui se recouvrent de feuilles après les pluies. Les branches du sommet seules donnent lieu à l'inflorescence. Les fleurs sont disposées sur des tiges grêles, groupées en forme d'aigrette, qui tranchent fortement par leur couleur blanche sur la teinte gris verdâtre de l'écorce.

Parmi les nombreuses espèces de cactées, certaines atteignent des proportions colossales. Leur taille dépasse parfois 15 mètres et le tronc a souvent 1 mètre de diamètre. De ce tronc partent de gros rameaux qui figurent les branches d'un candélabre. Les yucas atteignent également de très notables proportions.

On pourrait encore citer bien d'autres arbres, utiles soit par leurs fruits, soit par leurs propriétés.

FEMME COCHIMI.
D'après une photographie communiquée par M. Diguet.

Tout à fait dans la partie australe de la presqu'île, la végétation devient beaucoup plus abondante et revêt un caractère différent. Cette région se trouve sous le tropique. Plaines et montagnes sont couvertes de bois. Les palmiers indigènes se montrent en quantité; sur les hautes pentes poussent les chênes et les pins.

En somme, et surtout sur les côtes, la Basse-Californie se présente sous un aspect désolé et aride, avec des arbres sans feuilles. Mais survienne une pluie, immédiatement le sol se couvre de végétation, et, sous des herbes qui atteignent parfois 2 mètres, les pierres disparaissent.

Dans ce pays ont vécu autrefois trois races indiennes : les Pericues au sud, les Guaycuras au centre, et les Cochimis au nord, au delà du 26e degré de latitude N.

Des Pericues, le dernier s'est éteint il y a quelques années déjà.

Les Guaycuras ne sont plus représentés que par trois métis fort âgés, vivant près de l'ancienne mission de San Xavier.

Les Cochimis se divisaient en Cochimis proprement dits et en Cochimis del Norte.

Les premiers ne sont plus que huit individus, vivant dans les dépendances de l'ancienne mission de Santa Gertrudis, vers le 28e degré lat. N. Tous sont très âgés, à l'exception d'un jeune, dont les parents aujourd'hui sont morts.

Quant aux Cochimis del Norte, ils se sont retirés vers la frontière des États-Unis, et là ils mènent une existence analogue à celle des Indiens du Colorado. Ils seraient, dit-on, à peine quatre ou cinq cents.

La disparition de ces races indigènes est due surtout à des épidémies de variole qui ont sévi au Mexique et aussi aux guerres entre tribus qu'elles se faisaient pour les moindres motifs.

Quant à la population actuelle de la Basse-Californie, elle atteint le chiffre de 35 à 40 000 habitants, descendants des colons espagnols ou métis venus, pour travailler aux mines, de la côte opposée, plus quelques Indiens de la Sonora et de Sinaloa.

Il y a environ 15 000 âmes, réparties entre les trois centres, La Paz, Santa Rosalia et Enseñada Todos Santos. Le reste se groupe par 500 ou 1 000 dans les petites villes ou villages. Enfin quelques ranchos, disséminés sur la côte ou dans les ravins, vers le centre de la sierra, réunissent souvent une cinquantaine d'individus vivant des produits de l'élevage ou d'un peu d'agriculture.

Cette dernière est, à l'heure actuelle, très négligée. On ne cultive guère qu'aux abords des anciennes missions les terrains défrichés autrefois par les missionnaires. Les Californiens élèvent surtout du bétail, et leur production agricole ne leur suffit pas.

L'industrie minière est plus prospère que l'agriculture. C'est elle presque uniquement qui fournit à l'exportation.

Il y a, au sud, des mines d'argent, où l'on travaille depuis le milieu du siècle dernier. Au centre, de vastes gisements de cuivre sont exploités par la Compagnie française de Boleo. Ce sont les mines les plus importantes et les plus prospères de la presqu'île. Au nord il y a des mines d'or, à Calamaki, des mines d'argent aurifère au Valle de los Flores.

Enfin la pêche des huîtres perlières se pratique sur le bord des côtes de la Basse-Californie, et le siège des principales concessions se trouve à La Paz.

Tels sont les principaux renseignements que M. Diguet a rapportés de ces lointaines contrées. Il faudrait y joindre maints détails techniques, sans parler des collections qu'il a réunies au cours de cette mission si bien remplie, dans un véritable esprit scientifique. Nos lecteurs, nous l'espérons, en pourront juger par une publication plus étendue.

Les Courses de Yachts et les Yachtswomen Anglaises

Nous n'avons pas de mot en français pour traduire le vocable anglais de *yachtswoman*. Ce n'est pas que les femmes aimant la navigation de plaisance, les courses mêmes, fassent défaut dans notre pays, mais elles y sont certainement plus rares que de l'autre côté de la Manche, et on n'a pu que leur appliquer le nom britannique.

En Angleterre les yachtswomen sont nombreuses, et à ce point même, que, peu galamment, certains de leurs rivaux masculins s'en sont plaints. En effet, lorsque, dans ces dernières années, le Castle Yacht Club organisa des courses dans lesquelles la barre devait être confiée à une main féminine, il ne manqua pas de yachtsmen rigoristes pour protester; selon eux ce n'était pas pour son plaisir que l'on naviguait, et la seule fin pour laquelle on devait construire des yachts était de gagner des courses.

MISS BUCKNILL ET SON YACHT.
D'après le « Daily Graphic ».

Ces concurrents puristes obtinrent qu'aux régates du Solent on ne laisserait donc disputer le prix qu'à des dames qui seraient propriétaires de leur bateau. Cette solution ne fut pas, naturellement, du goût de tout le monde, et d'aucuns, moins austères, regrettèrent que certaines courses ne fussent pas réservées aux dames.

La prohibition n'était pas absolue cependant, et puisque les yachtswomen, propriétaires de leur *racer*, pouvaient concourir, plusieurs se firent construire des bateaux.

Parmi ces intrépides, on cite Miss Cox, la fille du commodore du Royal Southampton Yacht Club. Depuis 1887 elle n'a pas possédé moins de quatre bateaux, appartenant à la classe des 2 tonneaux et demi. Le dernier lancé, en 1893, est le *Kismet*. Excellent capitaine elle-même, Miss Cox a un fort bon équipage.

Une autre, Mistress Schenley, a reçu les leçons de son père, le capitaine J. W. Hughes. Elle en est actuellement à son cinquième bateau. Avec l'avant-dernier, *Windfall*, de la classe des 5 tonneaux, sur quarante courses auxquelles elle prit part en une saison, elle enleva vingt-deux premiers prix et douze autres prix. Ce succès ne l'a pas empêchée de se faire construire un autre yacht, *Flat Fish*, de même tonnage que le précédent, et qui, paraît-il, est bien meilleur par grand vent que par vent léger, ce qui n'est pas pour diminuer le mérite de son capitaine féminin.

Deux sœurs, Miss Maud et Miss W. Sutton, après avoir monté en 1891 un petit bateau d'un demi-tonneau, *Eileen*, ont mis fin à leur association pour avoir chacune le leur. Miss W. Sutton se fit construire en Amérique *Wee-Winn*, avec lequel elle prit vingt fois la première place sur vingt et un départs. Ce succès décida sa sœur à s'adresser au même constructeur américain, Herreshoff, et avec son nouveau yacht de 1 tonneau elle remporta, en 1893, trente victoires, et, l'année dernière, trente-six.

Les premiers prix enlevés par les ladies Blanche et Fanny Stanhope en 1892, avec leur petit yacht *Mahatma*, furent au nombre de trente.

Une autre fille du capitaine J. W. Hughes a souvent pris la barre du bateau de son père, avec succès. En 1893, avec un demi-tonneau, construit par Payne, elle enleva la médaille du championnat du Royal Southampton Yacht Club. Dans cette famille d'ailleurs, tout le monde navigue à la voile, et une troisième sœur a mené le yacht *Coquette* à la victoire en 1893; les lauriers du yachting ceignaient tous les fronts de la famille.

Une jeune fille, Miss Hammersley, mérite une mention spéciale pour son sang-froid et son énergie par mauvais temps.

Miss Lord a couru sur le Solent, venant de quitter à peine ses livres d'étude, et elle conduit son petit bateau, *The Fay*, avec une hardiesse sans égale. Il est vrai que sa famille et elle passent des mois sur leur schooner *Sea Belle*, se rendant chaque année à de nombreuses régates sur les côtes anglaises, et se faisant rejoindre par le *Fay* pour lui faire prendre part aux courses.

Les filles du colonel Bucknill ne se sont pas contentées d'apprendre l'art difficile du barreur. A force de volonté elles sont encore devenues expertes dans la manœuvre des petits yachts, et elles manient voiles et cordages aussi bien que le pourraient faire des mains masculines.

N'est-ce point avec quelque surprise que nous voyons défiler, avec d'autres noms encore, dans les colonnes du *Daily Graphic*, cette série de jeunes femmes et de jeunes filles pratiquant avec passion ce sport viril entre tous de la course à la voile?

A Travers le Pas de Calais

Deux Anglais, M. John Ruck, de Chislehurst, et M. R. E. Wicker, de St-Bartholomew's Hospital, viennent d'effectuer la traversée du Pas de Calais sur un singulier bateau.

Leur embarcation, de la forme ordinaire d'une *yole-gig*, de 22 pieds de long, et dont les deux extrémités sont couvertes, pour la rendre insubmersible, porte sur les côtés deux roues à aubes. L'originalité du système est que ces deux roues sont mues par le même mécanisme que la roue motrice d'un tandem vélocipédique, placé au centre.

L'équipage de ce bateau prétend pouvoir lui donner une vitesse de sept milles à l'heure.

Partant de Woolwich, les deux voyageurs se sont rendus à Margate et de là à Douvres en une même journée. Le lendemain, favorisés par le beau temps, ils ont traversé le canal et atteint Calais sans accident.

Le bateau-tandem est baptisé *Securitas*. Espérons qu'il justifiera ce nom rassurant.

A Madagascar

La Prise de Marovoay

Un de nos lecteurs nous communique cet extrait d'une correspondance privée, que nous nous empressons de reproduire en le remerciant de cette aimable attention.

Marovoay se compose de deux grands villages distincts : le village indien, qui touche à un bras de rivière, et le village hova, très allongé parallèlement à la rivière. Tous les deux sont dans la plaine que dominent les *rouves* (hauteurs fortifiées) de Marovoayen et de Maotingo. Ces deux rouves, reliés entre eux par une ligne de crêtes, étaient occupés par les Hovas.

Le *Primauguet* et la *Rance* quittèrent le mouillage de Majunga le 1er mai pour aller mouiller ainsi que le *Lynx* devant Maeravan, point déjà occupé depuis longtemps. Le soir du même jour, avec les embarcations, on remonta jusqu'à l'embouchure du bras qui baigne Marovoay, et l'on y passa la nuit.

Les forces de la marine se composaient d'une compagnie prise sur tous les bateaux présents à Majunga (*Rance*, *Primauguet*, *Lynx*, *Shamrock*), commandée par un lieutenant de vaisseau, M. Roque, et d'une batterie de trois canons de 65 millimètres de débarquement (un de la *Rance*, un du *Primauguet*, un du *Shamrock*), le tout sous le commandement d'un enseigne. Les canons de la *Rance* et du *Primauguet* étaient disposés pour pouvoir tirer des embarcations, afin de bombarder avant le débarquement. Le commandant Bienaimé dirigeait l'attaque.

Le 2 au matin, les tirailleurs algériens furent débarqués à l'entrée du bras de rivière, et pendant qu'ils marchaient sur Maotingo, les deux canons de 65 disposés à cet effet bombardèrent ce point. Le rouve riposta par deux coups de canon dont on ne vit que la fumée. Après une vingtaine de coups, le feu cessa, les tirailleurs montèrent à l'assaut, et les marins seuls continuèrent leur route par eau vers Marovoay.

Au tiers du chemin environ, ils reçurent un coup de canon presque à bout portant (50 mètres environ). Le projectile vint mourir après quelques ricochets à sept ou huit mètres de l'embarcation de tête. Une compagnie de marins débarqua pour prendre possession de la pièce qui avait fait feu et que les servants avaient, bien entendu, abandonnée.

Cela fait, et comme de terre on voyait bien Marovoay au fond d'une grande plaine, le commandant donna l'ordre de marcher. Un seul canon suivit pour appuyer la compagnie, qui n'en eut pas besoin du reste et escalada le rouve de Marovoay sans difficulté, après avoir fouillé le village d'un bout à l'autre. Chemin faisant, un des éclaireurs fut attaqué à coups de zagaie par quelques Hovas embusqués. Un coup de fusil leur fit prendre la fuite.

En Commémoration de Franklin

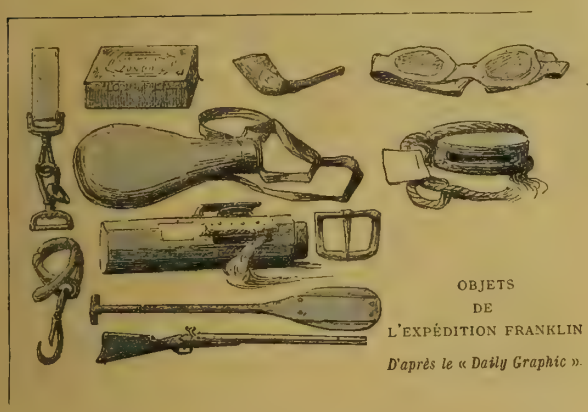
Il y a eu cinquante ans à la fin du mois de mai que Franklin est parti pour la grande expédition arctique dont il ne revint jamais.

Une solennité commémorative a été célébrée à cette occasion en Angleterre. La Société Royale de Géographie, pour honorer la mémoire du grand navigateur, a tenu une séance solennelle.

De plus, un pèlerinage a été organisé par M. Clements Markham, pour se rendre à Greenwich. Il n'est pas indifférent de remarquer que deux cent cinquante personnes répondirent à l'invitation de M. Markham, et s'embarquèrent avec lui à Westminster, sur le steamer *Palm*, qui les conduisit à Greenwich, où sont conservées à l'hôpital les reliques de l'expédition Franklin.

Des voyageurs, des géographes, des personnes mues seulement par un pieux sentiment, avaient pris place à bord. Parmi eux se trouvaient M. Gill, petit-fils de Sir John Franklin, M. et Mme Théodore Bent, dont nous avons raconté les voyages dans le sud de l'Arabie, et le capitaine Le Clerc, attaché naval à l'ambassade de France à Londres.

La journée était grise et mélancolique, appropriée à cette triste cérémonie. Avant de se rendre au splendide palais où sont conservées les reliques, le capitaine Le Clerc, au nom de notre ambassade, déposa une couronne de fleurs au pied de l'obélisque dressé à la mémoire du lieutenant de vaisseau Bellot, de la marine française, mort dans une expédition à la recherche de Franklin.



OBJETS DE L'EXPÉDITION FRANKLIN

D'après le « Daily Graphic ».

Les débris retrouvés de l'expédition Franklin, des attaches de sabre, une boîte d'allumettes, un haut de mât de navire, une vieille poulie, des lunettes pour la glace, des fusils, des rames, des pipes brisées, sont disposés en une sorte de panoplie.

Au-dessus est gravée la fameuse parole de Nelson : « L'Angleterre compte que chacun fera son devoir ».

Plus bas est inscrit : « Ces tristes reliques sont tout ce qui est revenu jusqu'à nous de l'expédition commandée par Sir John Franklin, consistant en deux forts navires et 129 âmes, envoyée d'Angleterre en 1845 pour tenter une fois de plus la découverte du passage du nord-ouest. « Ils forgèrent ce dernier chaînon avec leur vie », nous léguant l'ennoblissant souvenir du courage, de la discipline et du dévoûment au devoir, dont ils ont fait preuve et qu'ont imité leurs frères les marins, qui les ont cherchés sur terre et sur mer, dans les régions les plus inaccessibles du globe, et n'ont cessé leurs recherches qu'après bien des années — en 1859, — lorsque leur sort et leur perte furent indubitablement sûrs et inscrits à jamais dans l'histoire de la patrie. »

Une phrase de Gordon termine l'inscription : « L'Angleterre a été faite par ses enfants-perdus (*adventurers*). »

Le portrait de Franklin, placé dans la même salle, fut couronné de fleurs.

Après un lunch à bord du *Palm*, ce steamer et un autre ramenèrent les visiteurs à Londres.

Le soir une réunion spéciale eut lieu à Burlington-House, présidée par M. Clements R. Markham, président du Geographical Club. Le duc d'York y assistait.

M. Markham lut un discours où il retraça la vie de Franklin. Il le représenta dans ses deux expéditions comme un conducteur d'hommes résolu et ferme, indifférent à la peine et au danger, mais plein de soins pour ceux qui servaient sous ses ordres. Il parla ensuite de l'expédition, admirablement conçue, dirigée avec énergie, toute proche du succès.

A ce discours succédèrent de courtes allocutions, notamment de l'ambassadeur des États-Unis et de l'amiral Sir John Commerell.

On ne saurait trop approuver ceux qui ont eu pour les tristes morts de cette expédition cette pensée de piété.

Baron E. de Mandat-Grancey. — *Chez John Bull. Journal d'un rural.* in-18, Paris, 1895. Plon et Nourrit. 4 francs.

Voici un livre bien intéressant. A qui le parcourt distraitement, il peut sembler un peu compact et même confus, malgré son format modique, parce que l'auteur ne s'est pas préoccupé de divisions, et qu'il nous présente sa thèse, car il en a une, sous forme d'une continuelle causerie à bâtons rompus.

Mais, sitôt qu'on a commencé de lire, on se laisse prendre au charme d'un esprit original, compréhensif, plein de verve, et très au courant de toutes les questions économiques qui passionnent les hommes de la génération présente.

M. de Mandat-Grancey a beaucoup voyagé. Il connaît mieux que personne l'état de l'agriculture en Irlande, en Angleterre, en Amérique, et il est d'autant plus en état de juger toutes les questions agricoles, qu'il possède lui-même nombre d'exploitations rurales.

Son but est de nous montrer comment le libre échange et le régime de la concurrence, qui s'ensuit, sont en train de ruiner l'agriculture anglaise, comme ils ont déjà ruiné l'agriculture américaine. L'agriculture américaine ruinée ! voilà qui a de quoi surprendre.

Mais, objectera-t-on, et les grands producteurs de céréales qui inondent l'Europe de blés à bas prix ? Ce sont justement ces grands exportateurs dont M. de Mandat-Grancey nous fait voir l'appauvrissement croissant et la ruine complète à brève échéance, par l'effet de la concurrence des blés de l'Inde. Dans l'Inde, les céréales sont produites au prix d'une main-d'œuvre presque nulle, qui varie entre 2 et 8 sous par travailleur et par jour. Puisque les fermiers d'Amérique font faillite, on se demande comment ceux d'Angleterre pourraient résister à la crise.

L'unique remède aujourd'hui, selon l'auteur, c'est le protectionnisme. Grâce à la protection, l'agriculture française, bien que peu florissante, est moins malade que celle de la Grande Bretagne. Et l'on ira, dit-il, de plus en plus dans les voies de la protection, parce que la concurrence des peuples exotiques devient de jour en jour plus vive, et qu'il va bientôt falloir compter avec la Chine et le Japon.

La thèse est soutenue avec une vigueur d'argumentation, une force de conviction, un luxe d'anecdotes et de chiffres vraiment entraînants. Il est curieux de comparer ce plaidoyer avec le livre de l'amiral Reveillère, qui soutient avec un talent égal la thèse absolument contraire.

Tel est le fond de l'ouvrage. Mais il faut renoncer à en montrer le mouvement et la couleur, la gaîté que lui donnent de nombreux traits de mœurs irrésistiblement drôles, et la bonhomie spirituelle, parfois ironique, qui amène à chaque instant le sourire sur les lèvres. Certes, comme causeur, M. de Mandat-Grancey doit être bien amusant !

Cartes de l'Est africain allemand, 29 feuilles et 8 ou 10 appendices, à l'échelle de 1 : 300 000. Construite et dessinée sous la direction de R. Kiepert, avec l'appui de la division coloniale du ministère des affaires étrangères allemand. D. Reimer, éditeur, Berlin.

Trois feuilles ont aujourd'hui paru de cette vaste étude cartographique qui a été établie de la manière la plus scientifique et la plus complète : B 4, région du lac Eyani ; C 4, région au sud de ce lac ; C 3, environs de Tabora. L'ensemble constituera un document de premier ordre, que nous signalons aux lecteurs de notre dernier article sur cette région.

Carte des chemins de fer et voies navigables de la Belgique, à l'échelle du 1 : 320 000, dressée par l'*Institut cartographique militaire.* Bruxelles, 1895. L'autorité légitime des auteurs et éditeurs de cette carte, qui est d'une belle exécution et d'une exactitude rigoureuse, lui donne un intérêt tout spécial.

Carte des chemins de fer des États-Unis du Mexique, 4 feuilles, 1 : 2 000 000. Paris, Erhardt, 1893. Cette carte, qui a été demandée à la cartographie française par le gouvernement mexicain, donne à peu près les derniers résultats de la situation actuelle des voies économiques au Mexique : elle indique en effet la ligne de Tehuantepec. Toutes les stations sont inscrites. C'est dommage seulement que les divisions administratives n'y figurent pas. Ce serait une explication nécessaire.

Cartes du Ministère des Colonies. Cette collection vient de s'enrichir d'une excellente carte, dressée par M. Pobeguin, administrateur à Thiassalé, sur la Côte d'Ivoire, au 1 : 150 000. 4 feuilles ont paru : Grand Lahou, Thiassalé, Ouono et Toumodi, la région du Bandama en un mot. C'est le complément indispensable de l'œuvre de M. Binger qu'on revise en ce moment pour une nouvelle édition.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Excursion en Belgique-Hollande

575 fr. en 1re cl. — 23 jours

ABRÉVIATIONS : A et R. = *Aller et Retour*. — H. = *Heure*. — M. = *Matin*. — S. = *Soir*. — J. = *Jours*. — Kl. = *Kilomètres*. — Km. = *Kilogrammes*. — Cl. = *Classe*. — Fl = *Florin*.

BILLET

Un billet circulaire comprend la Belgique et la Hollande; il a pour itinéraire : Paris à Bruxelles (par Valenciennes ou Maubeuge), Anvers, Rotterdam, La Haye, Amsterdam, Utrecht, Cologne, Aix-la-Chapelle, Spa, Liège, Namur, Charleroi, Paris (1re cl. 115 fr. — Validité : 30 J.).

Nous conseillons peu cet itinéraire : en effet Cologne, Aix-la-Chapelle, Spa, Liège, Namur peuvent être compris dans un voyage ayant pour objet la vallée du Rhin, le Luxembourg, l'Ardenne belge et l'Ardenne française. [*Le Tour du Monde* tracera prochainement un itinéraire dans ces diverses régions.]

D'autre part, pendant la durée de l'*Exposition d'Amsterdam*, les principales gares du réseau du Nord délivreront des billets d'A. et R., valables pendant 15 J., dont les prix au départ de Paris sont de 54 fr. 60 en 1re cl., 39 fr. 15 en 2e cl. et 26 fr. 05 en 3e cl.

De plus, toutes les gares tiendront à la disposition des voyageurs des cartes d'abonnement à prix très réduits (validité 15 J.) et permettant de visiter toute la Hollande en circulant librement et à son gré. — Prix de ces cartes au départ de Paris (103 fr. en 1re cl., 76 fr. 10 en 2e cl. et 50 fr. 40 en 3e cl.), Via Fugnies. (Adresser la demande 48 H. à l'avance et joindre une photogr. 4 × 5).

En Belgique, il est également délivré des cartes d'abonnement (validité 15 J. — Prix : 50 fr., 38 fr., 25 fr.).

La période de 15 J. étant insuffisante pour voir avec profit et sans trop de fatigue la Belgique et la Hollande artistiques, nous supposerons un touriste voyageant à plein tarif.

BAGAGES

La franchise de 30 Kg. n'est accordée qu'aux porteurs de billets circulaires. Réduire son bagage et le prendre avec soi.

INDICATEURS ET GUIDES

Guide officiel sur les ch. de fer belges (0 fr. 25).

Indicateur officiel des ch. de fer, bateaux à vapeur, diligences et tramways de la Hollande (0 fl. 15).

Guides P. Joanne : 1° Belgique et Grand-Duché de Luxembourg (éd. de 1894); 2° Hollande et bords du Rhin (éd. Diamant) (1887, mise au courant de 1891).

ARGENT

Lettres de crédit. En Hollande, l'unité monétaire est le *florin* ou *gulden* qui vaut environ 2 fr. 10. Il se divise en 100 *cents*.

Une pièce de 20 fr. vaut de 9 fl. 40 à 9 fl. 50, selon le change.

On se fait une idée approximative d'un prix demandé en doublant la somme exprimée en florins.

Se munir de petite monnaie d'argent et de cuivre pour les menues dépenses.

MUSÉES — ÉGLISES

Avant tout, se préoccuper des heures d'ouverture et régler en conséquence la visite de chaque ville.

HOTELS

En Belgique, les prix sont à peu près les mêmes qu'en France. Ils sont un peu plus élevés en Hollande. Noter cependant que le prix de la chambre comporte en général le petit déjeuner du matin (thé, viande froide).

ITINÉRAIRE

Paris, Amsterdam, Haarlem, Leyde, La Haye, Rotterdam, Anvers, Malines, Louvain, Bruxelles, Gand, Bruges, Ostende, Ypres, Lille, Tournay, Valenciennes, Paris.

Budget

DU VOYAGE TEL QUE LE COMPORTE L'ITINÉRAIRE PRÉCÉDENT

(33 jours)

Ch. de fer (1re cl.)	Paris-Amsterdam	54 50	137 50
	Trajets en Hollande	16 80	
	— en Belgique, entre Rotterdam et Valenciennes	42 35	
	Valenciennes-Paris	23 85	
Hôtel (21 j. à 12 fr. 50, prix moyen)			262 50
En wagon			15 »
Voitures, musées, églises, pourboires, etc.			160 »
Total			575 »

1er J. PARIS A AMSTERDAM

Billet direct (toutes directions), 1re cl. 54 fr. 50, 2e cl. 39 fr. 10.

Supplément de 25 pour 100 par train express sur les parcours belges.

Express partant de Paris à 8 h. 20 M. — Amsterdam à 7 h. 3 S.

2e, 3e, 4e, 5e J. AMSTERDAM ET ENVIRONS

Musée national. Collections Fodor et Six. Église vieille. Eglise neuve, Palais-Royal, Hôtel de Ville.

Plantage, Jardin botanique, Jardin zoologique.

Vondels Park.

Excursion à l'île de Marken
(1er J.; le dimanche de préférence).

Bat. à vap. d'Amsterdam les dim. et j. de fête (1 fl. 20 A. et R.).

Sinon, bat. à vap. pour la traversée de l'Y, puis tram. à vap. pour Monnikendam. Barque de la Poste (Postschutt) pour Marken.

Excursion à Zaandam.
(1/2 J.; ch. de fer 0 fl. 60 A. et R.).

Plutôt pour parcourir une bourgade hollandaise que pour visiter la cabane dite de Pierre le Grand. Voir l'intérieur d'un moulin à vent.

6e J. HAARLEM

Musée municipal (les Franz Hals). Grande Eglise (les orgues); concert gratuit les mardis (1 h. à 2 h.) et jeudis (2 h. à 3 h.). Ancienne boucherie. Flora Parck et le bois (allée des Espagnols).

Excursion à la plage de Zandvoort et à Bloemendaal.

En ch. de fer à Zandvoort; au retour, s'arrêter à la station d'Overveen (2 kil. de Bloemendaal).

On peut laisser de côté Zandvoort, inférieur à Scheveningue, et faire en voiture (omnibus ou voiture particulière) l'excursion de Bloemendaal (ravissantes maisons de campagne). Dunes de 60 m. d'altitude, « montagnes » du Zomerzog et de Brederode.

7e J. LEYDE — KATWYK-AAN-ZEE

Musée d'antiquités égyptiennes, grecques, romaines.

Musée d'histoire naturelle (un des plus riches d'Europe, mais trop entassé et mal éclairé).

Musée municipal. Le Burgt (peu intéressant).

En bat. à vap. sur le vieux Rhin à Katwyk-aan-Zee (9 km., 1 h. 1/4). Les écluses. Retour en tram. à vap.

8e, 9e J. LA HAYE

Musée royal. Musée communal. Galerie Steengracht. Le Binnenhof. Jardin d'acclimatation.

A *Scheveningue* (4 km., 1/2 J.) par le tram. électrique. Retour par le tram. à chevaux qui traverse le bois.

Maison du Bois (2 km.) à pied; promenade très agréable.

10e J. ROTTERDAM

Musée. Bourse. Grande Eglise. Parc. Jardin zoologique.

De Rotterdam à Anvers, par *Dordrecht*.

11e, 12e J. ANVERS

Voir le Guide Joanne pour l'emploi de ces deux journées.

Musée de peinture. Collection Kums (tableaux). Musée Plantin-Moretus. Le Steen (antiquités). Cathédrale. Egl. St-Paul. St-Jacques. St-Augustin. Hôtel de Ville. Bourse. Jardin zoologique.

Promenade en bateau à vapeur à travers les bassins.

Traversée de l'Escaut : La Tête de Flandre (dîner au Cursaal).

13e J. MALINES — LOUVAIN

Anvers à Malines : 7 h. 31, 8 h. M.

Cathédrale de Rombaud. Eglise St-Jean, N.-Dame (Rubens) au delà de la Dyle. Palais de Marguerite d'Autriche (Palais de Justice).

Dép. à 1 h. 25 pour Louvain (2 h. 10). Tram. pour la Grand'Place. Hôtel de Ville. Cathédrale.

On peut le soir aller à Bruxelles.

14e, 15e, 16e J. BRUXELLES

Voir le Joanne pour l'emploi du temps et la visite des principales curiosités : Ste-Gudule. Grand'Place : Maisons des corporations et Hôtel de Ville. Palais de Justice. Monument d'Egmont et de Hornes. Galerie du Duc d'Arenberg. Musée d'armures. Musée de peinture moderne. Musée des arts décoratifs. Parc Léopold. Musée d'histoire naturelle (les Iguanodons des charbonnages de Bernissart). Musée Wiertz. Serres de la Société internationale d'horticulture (R. Wiertz, 79). Galeries St-Hubert.

Laeken (visite du Château, en cas d'absence du roi seulement.

Bois de la Cambre et *forêt de Soignes*.

17e J. GAND

Bruxelles à Gand (7 h. 8, 9 h. 5 M.). Une journée suffit pour voir les principales curiosités de Gand : St-Bavon (Van Eyck). Hôtel de Ville. Musée communal (les objets ne sont pas classés méthodiquement). Le Grand Béguinage. Visiter un établissement horticole, celui de Van Houtte, par exemple.

18e J. BRUGES

Gand à Bruges (8 h. 24, 9 h. 40 M.). St-Sauveur. N.-Dame. Hôpital St-Jean (Les Memling). La Grand'Place : Halles et beffroi. Chapelle de St-Sang. Hôtel de Ville. Palais de Justice (cheminée renaissance). Musée de peinture (une seule salle).

Vues pittoresques du quai des Marbriers et du Minne-Water (lac d'Amour).

Coucher soit à Bruges, soit à Blankenberghe (ch. de fer 5 h. 58, 6 h. 35 S.).

19e J. BLANKENBERGHE — OSTENDE

Journée de repos : bain de mer.

Ch. de fer vicinal pour Ostende (21 km.).

20e J. YPRES — LILLE

Ostende à Ypres (7 h. 45, 9 h. 40 M.). La Grand'Place : Halles. Hôtel de Ville. La Boucherie (Musée). Maisons anciennes.

Ypres à Lille (5 h. 2, 5 h. 55 S.).

21e J. LILLE

L'Université, Palais des Beaux-Arts, Églises Ste-Catherine, St-André, Esplanade, Jardin Vauban.

22e J. TOURNAI — VALENCIENNES

(Ch. de fer 6 h. 21, 7 h. 14 M.). Quelques heures suffisent pour voir la Cathédrale, le Beffroi, le Musée de peinture et d'Archéologie, le Vieux Pont des Trous.

Tournay à Valenciennes par St-Amand.

23e J. VALENCIENNES — PARIS

Musée (intéressant). N.-Dame (église moderne). Place Watteau.

Valenciennes à Paris, par Douai (Express 6 h. 30, 10 h. 57 S.).

NOTA. — Nous publierons dans notre prochain numéro un petit vocabulaire franco-hollandais.
Le français est généralement compris en Hollande et parlé dans la plupart des hôtels.

Exploration du Nan-Chan
par le voyageur Russe Obroutcheff

Placé au centre de l'Empire chinois, dans la Mongolie, le système montagneux du Nan-Chan était encore à peine connu. Deux longues explorations de cette région ont permis à M. Obroutcheff de compléter sur beaucoup de points, de rectifier parfois, les renseignements antérieurs. La plupart de nos documents sont dus à la bienveillante obligeance de la Société Impériale Russe de Géographie et de M. D. Aïtoff.

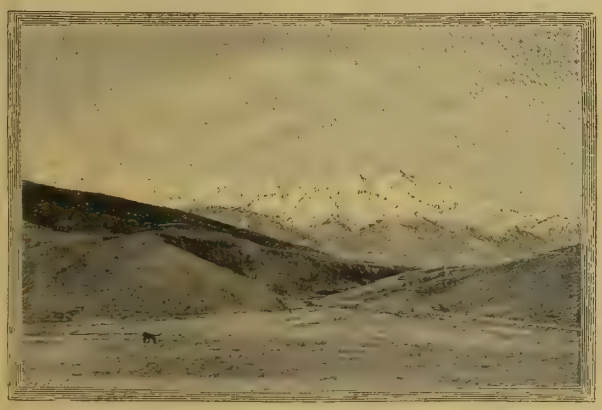
Cliché M. Clasen, à Saint-Pétersbourg.

M. OBROUTCHEFF.

Vladimir Afanassiévitch Obroutcheff est né en 1863. A sa sortie de l'École des Mines de Saint-Pétersbourg en 1886, il partit, au mois de juillet de cette même année, pour un premier voyage au Bokhara et dans la province Transcaspienne, où il séjourna jusqu'en mai 1888.

Peu après son retour, au mois de septembre, il fut nommé géologue près l'administration minière d'Irkoutsk. Dans ce poste il passa quatre années en explorations, parcourant la région Baïkalienne, le bassin de houille brune de l'Oka, affluent de l'Angara, et les Alpes de la Tounka. Ses voyages et ses études s'étendirent jusqu'à la région aurifère du Vitim et de l'Olekma, dans la province de Yakoutsk.

En septembre 1892, la Société Impériale Russe de Géographie le chargea d'une mission scientifique en Mongolie, ayant pour objectif Kan-Tchéou, la région du Nan-Chan et la dépression qui s'étend près de Tourfan.



LA CHAINE DU NAN-CHAN.
Communiqué par la Société Impériale Russe de Géographie.

Parti de Lan-Tchéou, sur le Hoang-Ho, le 12 avril 1893, M. Obroutcheff suivit jusqu'à Liang-Tchéou la grande route dans la vallée du Tchagryn-Gol (*Gol* = rivière). De Liang-Tchéou à Sou-Tchéou, il prit des chemins de traverse, pour étudier les chaînons orientaux du Nan-Chan. Ce ne fut d'ailleurs qu'à Sou-Tchéou, où M. Obroutcheff arriva le 20 mai, que se terminèrent les préparatifs de la véritable excursion dans le Nan-Chan.

Descendant alors vers le sud-ouest, le géologue russe coupa une chaîne de montagnes à laquelle il donna le nom de l'explorateur Richthofen, président de la Société de Géographie de Berlin. Il traversa ensuite les chaînes Ta-Sué-Chan, Yé-Ma-Khou et Humboldt.

Rectifiant une hypothèse d'un des explorateurs précédents, Prjevalsky, M. Obroutcheff vit qu'il n'y avait pas de nœud réunissant les chaînes Humboldt et Ritter et que la haute plaine de Syrtyn se continuait dans la direction de l'est-sud-est, entre ces chaînes.

Après avoir traversé le Moboulak-Oula (*Oula* = montagne), auquel le voyageur donna le nom du géologue russe Mouchketoff, M. Obroutcheff descendit dans la région lacustre du Tsaïdam méridional, déjà explorée par Prjevalsky, leurs deux itinéraires coïncidant jusqu'au Kourlyk-Nor (*Nor* = lac). De ce lac à la localité de Doulan-Kit, la région parcourue par M. Obroutcheff n'avait été visitée jusqu'alors par aucun Européen, et il fut le premier à signaler trois lacs de dimensions considérables, le Khara-Nor, le Boro-Nor, et plus à l'est le Tsagan-Nor[1].

L'année suivante, pour se rendre à Lan-Tchéou, point de départ de ses deux explorations successives du Nan-Chan, M. Obroutcheff partit de Kiakhta, sur la frontière de Sibérie. De Kiakhta à Ourga, il traversa la ré-

1. Voy. *l'Année cartographique*, 1894. Librairie Hachette.

gion intermédiaire entre les parties périphériques de l'Asie dont les eaux se déversent dans l'Océan, et les parties centrales sans écoulement. C'est un plateau dénudé et découpé par une série de vallées et de collines. C'est la haute terrasse du grand plateau, composée de roches carbonifères ou dévoniennes non stratifiées.

Au delà d'Ourga commence un plateau, d'une altitude de 1 000 à 1 200 mètres, couvert de sable et de gravier grossier, formé de basaltes, de schistes cristallins et d'ardoises.

D'Ourga à Ning-Hsia-Fou, sur la rive gauche du Hoang-Ho, d'où il gagna Lan-Tchéou, le voyageur traversa le Gobi oriental. Il trouva que ce n'était pas un désert, comme on le croyait en général. Il y tombe quelques pluies à la fin de l'été et de la neige en hiver. Aussi pousse-t-il des plaques de gazon, qui servent à la nourriture des chameaux sauvages et des chevaux des caravanes. C'est en somme une steppe plutôt qu'un désert.

En mars 1894, M. Obroutcheff atteignit Lan-Tchéou. Il venait de traverser le Tsing-Ling-Chan. Le pays, soumis à l'influence de la mousson, est beaucoup plus humide, et, comme on était à la fin de l'hiver, les palmiers, les bambous et autres plantes tropicales étaient en pleine floraison. C'est un contraste frappant avec la région occidentale, desséchée et aride. Mais le ciel était brumeux, les routes atroces, et les hôtels chinois sordides. Aussi M. Obroutcheff se hâta-t-il de remonter vers le nord.

De Lan-Tchéou il gagna Ping-Fan, puis, passant sur la droite de son précédent itinéraire, il se rendit à Liang-Tchéou, par Da-Tching. Il se dirigea ensuite par des routes nouvelles jusqu'à Sou-Tchéou, où il se trouvait en juillet dernier.

De cette ville il fit une excursion de six semaines dans le Nan-Chan central, traversant une série de chaînes peu ou point connues. En revenant, il les retraversa plus à l'ouest, ce qui lui permit de se rendre un compte exact de l'orographie du pays.

Il a même franchi le premier un prolongement oriental de la chaîne de Ritter, d'un développement considérable, qu'il avait baptisé « chaîne de la Société de Géographie Russe », et que cette Société elle-même a débaptisé pour lui donner le nom de l'Empereur Alexandre III.

Toutes ces chaînes, dirigées de l'ouest-nord-ouest à l'est-sud-est, déterminent entre elles des vallées longitudinales, ou des dépressions plates, entourées de toutes parts par les montagnes. L'altitude varie jusqu'à 2500 et 2800 mètres.

Très rocheuses, dentelées et déchiquetées, les crêtes se dressent au-dessus de piédestaux aux contours doux et émoussés, qui s'élèvent à la moitié ou aux deux tiers de la hauteur totale.

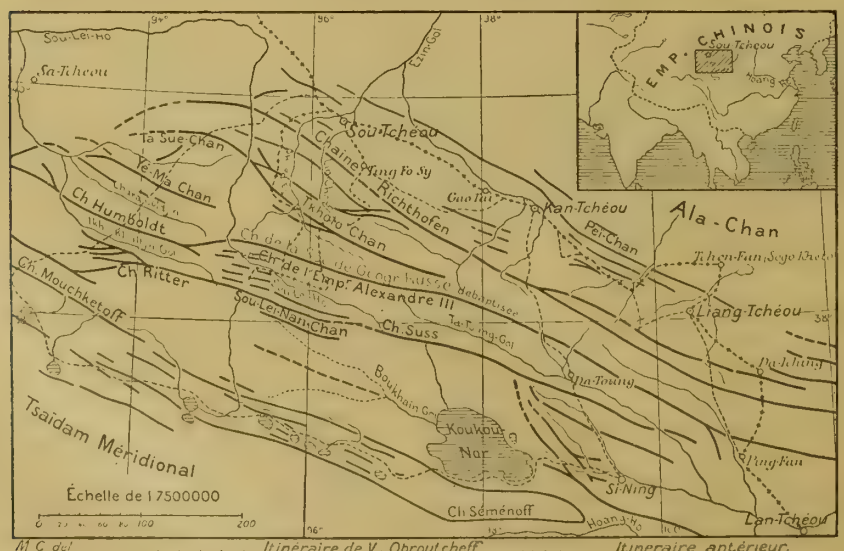
Pas plus que la Mongolie orientale, la Mongolie centrale n'a le caractère d'un désert. C'est une steppe herbeuse et buissonneuse, où chameaux, moutons et chevaux trouvent à brouter.

« Pas de déserts de sable comme sur nos cartes, écrit l'explorateur, mais de larges chaînes et des collines rocheuses, la plupart très basses et très érodées, et certainement pas de plaines de sable. Très peu de sable et pas de lœss du tout, à l'encontre de ce que croyait Richthofen. Dans les larges vallées et les dépressions basses entre les chaînes, il y a partout de la végétation. Ce n'est pas un désert, mais une steppe, et les plus pauvres parties du Golbin Gobi sont des oasis en comparaison des vrais déserts de la rive gauche de l'Ezin-Gol. »

L'ensemble de ces régions est très anciennement formé. Leur émersion définitive remonte au carbonifère. Par endroits, dans les dépressions, il a été recouvert par les dépôts de la grande mer du Nan-Haï, de l'époque tertiaire. Ce fait explique le caractère de certaines formes du relief, notamment celles de la Mongolie centrale : les crêtes déchiquetées formaient des îles exposées à l'érosion, alors que le soubassement, adouci et régulier, se trouvait immergé.

Ce ne sont pas d'ailleurs les seuls vestiges qu'ait laissés cette mer du Nan-Haï. Les lacs qui parsèment ces espaces et dont le Koukou-Nor est le principal, semblent bien en être des restes. Ce qu'il y a de plus curieux, c'est que, malgré la faible salure des eaux de ce lac, on y trouve, comme dans le lac Baïkal, une espèce de phoques. Ces phoques sont certainement des survivants de l'ancienne faune marine de la région.

Revenant par Kouldja, M. Obroutcheff rentra à Saint-Pétersbourg en octobre dernier. Il avait parcouru dans l'Empire chinois 14000 kilomètres, dont 11000 levés à la boussole et 12000 étudiés au point de vue géologique. Il a rapporté une importante collection d'environ 6000 spécimens du sol. A l'aide d'un hypsothermomètre et d'un anéroïde, il a déterminé plus de 600 altitudes. Il a de plus recueilli nombre d'observations météorolo-



CARTE DE L'EXPÉDITION OBROUTCHEFF.

giques, des renseignements très précis sur la température, les phénomènes atmosphériques, les vents dominants, etc.

Aussi la Société Impériale de Géographie de Saint-Pétersbourg lui a-t-elle décerné le prix de 600 roubles, revenu d'une partie de la souscription nationale faite en l'honneur du voyageur Prjevalsky, et qui équivaut à la grande médaille d'or.

Peu après son retour, chargé par le gouvernement de l'exploration géologique le long de la ligne du chemin de fer transsibérien dans la province Transbaïkalienne, M. Obroutcheff doit déjà être rendu à son nouveau poste. Ses précédents travaux sont garants de ceux qu'il vient d'entreprendre.

PARTIE CENTRALE DE LA CHAINE ALEXANDRE III DANS LE NAN-CHAN.
Communiqué par la Société de Géographie Impériale Russe.

La Nouvelle Université de Lille

Le jour de la Pentecôte, avait lieu solennellement à Lille l'inauguration des édifices que cette ville et l'État ont consacrés aux hautes études, en présence de professeurs, de savants et d'étudiants venus des quatre coins de la France, de l'Europe et du monde. Pour quelques-uns, qui représentaient là les Universités étrangères d'Upsal, de Kiev, de Bukarest, ou d'Ithaca (États-Unis), cette visite, dont les Lillois sentaient le prix, constituait un véritable voyage.

Ces sortes de voyages sont entrés depuis quelques années dans les mœurs universitaires. Depuis 1888, les professeurs ont pris l'habitude de se rencontrer ainsi, à Bologne, à Montpellier, à Lausanne, à Lyon, à Lille, à travers le monde. Et nous sommes heureux, puisque ces voyages semblent devenir une règle, et constituer une catégorie spéciale et nouvelle, de les enregistrer dans notre chronique, avec leurs caractères propres qui s'accentuent de jour en jour.

Ces réunions ressemblent beaucoup, par leur objet et leur nature, à des fêtes de famille, entre hommes de la même profession que l'exercice même de cette profession habitue, dans leurs milieux respectifs, à se considérer comme liés à leurs collègues et à leurs élèves par des liens plus intimes que des rapports officiels. En général, ce sont des baptêmes ou des noces d'or, des centenaires, qu'ils célèbrent en commun. A Bologne et à Montpellier, ils fêtaient les plus vieilles Universités du monde. A Lausanne et à Lille, ils baptisaient les plus jeunes.

Nul n'a plus contribué à garder aux dernières fêtes de Lille ce caractère de cordialité émue que le recteur de l'Académie de Lille, M. Bayet. La bonne grâce, l'autorité de son accueil, ont dès la première heure donné à la réunion son véritable sens. La famille était au complet : l'État était représenté par le ministre du commerce, M. Lebon, qui, professeur lui-même, a eu l'heureuse pensée de revendiquer plus d'une fois pendant les fêtes son droit d'y figurer à ce titre. Et l'on pouvait considérer, sans trop d'efforts, que le parrain était l'homme éminent qui a tenu entre ses mains, depuis dix ans, les destinées de l'enseignement supérieur en France, et particulièrement celles des Facultés de Lille, M. Liard.

On était seulement embarrassé sur le nom de baptême à donner au nouveau groupe universitaire, le héros de la fête.

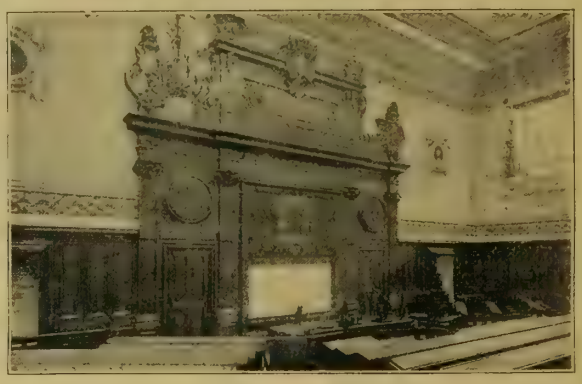
La loi française est ainsi faite, que dans le pays qui a eu autrefois les premières et les plus grandes Universités du monde, on ne peut donner aujourd'hui ce nom aux Facultés de Paris, de Lille, de Bordeaux et de Lyon. Le Japon a des Universités; les États-Unis, l'Amérique du Sud ont aussi les leurs. La France pourrait en constituer aisément avec ses groupes de facultés où s'enseignent, aussi bien que partout ailleurs, le droit, les sciences, la médecine et les lettres : mais elle n'a pas le droit depuis un siècle de les baptiser de leur vrai nom.

Et pourtant que de sacrifices elle a faits pour les en rendre dignes! Par ceux qu'à Lille, la municipalité, l'État et des particuliers épris du bien public se sont imposés, on peut juger des efforts des dix dernières années sur un point particulier. C'est une visite que nous recommandons à tous ceux que préoccupe l'avenir de notre pays, à tous nos lecteurs par conséquent. Il y a là vraiment une cité nouvelle, qui s'est greffée sur la grande cité industrielle du Nord.

Le « quartier latin » de Lille est au nord de la ville, autour de cette belle place formée par la Préfecture et le Palais des Arts, qui est destinée a en être le cœur et le centre dans un avenir très proche. Tout le long de la rue Jean-Bart, à partir de la place Philippe-le-Bon, s'échelonnent de belles et somptueuses demeures et, ce qui vaut mieux, admirablement appropriées à leurs fins : tout d'abord la Faculté

de médecine et de pharmacie, vaste construction à trois façades et à deux étages, dans laquelle trouve place une partie des services de la Faculté des sciences.

On aurait tort d'en conclure que les sciences ont été sacrifiées. Chaque science ou plutôt chaque ordre de sciences a son hôtel; la physique, la chimie, les sciences naturelles sont installées dans des Instituts séparés, organisés de la manière la plus pratique et la plus utile, et pourtant assez rapprochés pour qu'il n'y ait pas entre eux de frontières.



INSTITUT DE PHYSIQUE DE LILLE. — GRAND AMPHITHÉÂTRE.
Cliché Vandalle, à Lille.

Plus loin, se touchant aussi, dans les deux ailes d'une immense façade à vingt fenêtres, le Droit et les Lettres viennent d'être installés de la manière la plus large : l'École de Droit a son musée pénal, la Faculté des Lettres un musée archéologique dont les salles et les collections, ouvertes au public autant qu'aux étudiants, seront fréquentées par les Lillois, déjà gâtés pourtant en fait de musée, et peut-être justement à cause de cela.

Au cœur enfin de cette cité scientifique s'élèvera la Bibliothèque de l'Université, qui sera en même temps celle de la ville, constituée à la fois par une dotation municipale et les largesses de l'État, de manière à devenir le centre de la vie intellectuelle pour ce quartier consacré à l'étude et pour la ville tout entière.

FACULTÉ DE DROIT ET DES LETTRES DE LILLE.
Cliché Vandalle, à Lille.

Ce n'est pas seulement le plan architectural de ces édifices qu'il faut louer, c'est le système, ce sont les idées qui ont présidé à leur organisation.

La visite, qu'on nous a si aimablement invités à en faire le 1er juin, nous a permis de dégager très nettement ces idées. On a voulu appliquer la grande règle de la division du travail au labeur scientifique, et donner à chaque science son outillage propre. Nous ne sommes plus au temps des synthèses hâtives et des découvertes improvisées. L'Université de Lille proclame, en se constituant, les méthodes de Pasteur, que ce savant illustre a, pour la première fois, appliquées chez elle.

Mais, d'autre part, en groupant dans des bâtiments très rapprochés ou dans les différents quartiers du même édifice tous ces ateliers de recherche, on proclame également que la vérité est une, que toutes les sciences et tous les savants, par leurs méthodes spéciales, concourent à une même œuvre : l'éducation et les progrès de l'esprit français, de l'esprit humain, en général. Et l'Université ainsi est l'image vivante et le symbole de ce concours fécond des esprits et des méthodes.

Il était bien naturel que le baptême d'une pareille œuvre fût, au 1er juin, à Lille, pour les professeurs qui l'ont préparée, qui la soutiendront, un sujet de se réjouir, et qu'à leur aimable accueil les professeurs de France aient répondu par l'expression de leurs vœux et de leurs sympathies.

On comprend aussi aisément la joie de la ville qui voit s'ajouter à ses richesses un tel élément de prospérité intellectuelle et les félicitations émues des professeurs étrangers, sincèrement heureux de voir s'allumer un nouveau foyer de lumière et de vérité.

Toutes ces manifestations ont donné à la fête d'inauguration, que présidait M. Lebon, son caractère à la fois intime et élevé. Le Recteur, qui recevait au nom de l'Université de Lille, en a souligné la portée par son discours de bienvenue et ses réponses aux savants venus ce jour-là de l'étranger pour la féliciter.

Ce qui n'a pas été moins significatif, c'était l'hospitalité offerte par la ville de Dunkerque le lundi de la Pentecôte aux amis de l'Université de Lille. La grande cité maritime du nord avait tenu à les recevoir aussi bien que la capitale industrielle. C'était fête dans toute la région.

Ce qui ne serait pas facile à comprendre, ce serait que l'État hésitât davantage à consacrer, par une loi désormais nécessaire, ces Universités, que les différentes régions de la France, Lyon, Bordeaux, Lille, Montpellier, que l'Europe et le monde savant tout entier se félicitent de voir renaître.

La Convention Anglo-Russe
des Pamirs

M. Edmond de Poncins, dont nos lecteurs ont apprécié l'exploration au Pamir, se trouvait dans cette région, un peu avant que l'Angleterre et la Russie ne s'accordassent en avril 1895 pour y chercher leur commune limite. Nul n'était donc préparé plus impartialement à nous expliquer la portée de cette convention : ce qu'il a bien voulu faire spécialement à l'intention de nos lecteurs, en y joignant une carte très précise et toute nouvelle.

Le texte de l'entente entre l'Angleterre et la Russie à propos de la question des Pamirs est le suivant[1] (daté de Simla, 15 avril 1895):

« Les sphères d'influence de la Grande-Bretagne et de la Russie à l'est du lac Victoria (Zor-Koul) seront divisées par une ligne qui, partant d'un point de ce lac près de son extrémité orientale, suivra les crêtes de la chaîne de montagnes qui court vers le sud de la latitude du lac jusqu'aux passes Bendersky et Orta Bel. De là, la ligne suivra cette même chaîne tant que l'arête en restera au sud de la latitude du lac. En arrivant à cette latitude, elle suivra un contrefort de la chaîne vers Kizil-Rabat sur la rivière Ak-Sou, si ce point n'est pas au nord de la latitude du lac Victoria. De là elle sera prolongée à l'est jusqu'à la frontière chinoise. Si l'on découvre que Kizil-Rabat est au nord de la latitude du lac Victoria, la ligne de démarcation sera tracée vers l'endroit le meilleur sur l'Ak-Sou au sud de cette latitude et de là sera prolongée comme il est dit plus haut. La ligne sera jalonnée et sa configuration exacte sera arrêtée par une commission mixte d'un caractère essentiellement technique, accompagnée d'une escorte militaire n'excédant pas ce qui sera strictement nécessaire pour assurer sa propre protection. »

Le texte de la convention règle ensuite les conditions auxquelles les deux pouvoirs anglais et russe doivent se conformer pour la formation de la commission chargée de l'examen des lieux. L'émir d'Afghanistan est invité à se faire représenter. On doit chercher quelle est la position exacte de la frontière chinoise.

Article 4. — « Le gouvernement de Sa Majesté Britannique et celui de S. M. l'Empereur de Russie s'engagent à s'abstenir d'exercer toute influence politique ou contrôle[1], le premier au sud, le second au nord de la ligne de démarcation ci-dessus définie. »

Par l'article 5 le gouvernement anglais s'engage à ce que la portion de territoire comprise entre l'Hindou-Kouch, la ligne de démarcation basée sur le lac Victoria et la frontière chinoise reste à l'émir d'Afghanistan et ne soit pas annexée par la Grande-Bretagne, à ce qu'« aucun port militaire ou forteresse ne soit installé sur ce territoire ».

La dernière clause indique que le cours du bas Oxus sera la frontière entre les territoires de l'émir de Bokhara et ceux de l'émir d'Afghanistan. Les deux gouvernements européens s'engagent à user de leurs influences auprès des deux émirs pour leur faire exécuter cette dernière condition.

Pour quelqu'un connaissant le territoire dont il est question, cette entente ne laisse pas de surprendre, car, vu les reliefs du sol et les cours des rivières, il semble que l'on ait négligé les lignes de frontières naturelles et géographiques à l'avantage de l'Angleterre. Il semble que l'Oxus serait pris comme frontière et que l'on voudrait qu'il prît sa source au lac Victoria ou lac Zor-Koul.

J'ai visité la rivière Pamir sur environ 30 kilomètres après sa sortie du lac Victoria, j'ai passé une semaine environ à l'est du lac, à explorer les vallées voisines, particulièrement celles au sud, aux environs de la passe Bendersky et à l'est de cette passe. J'ai franchi la passe Bendersky, visité le haut Ak-Sou, suivi le Wakhan-Daria depuis l'embouchure de la Bai-Kara jusqu'à ses sources au sud-ouest de la passe de Wakajir[2], et, pour toutes personnes connaissant ce territoire comme je le connais, les termes de la conven-

DÉLIMITATION DE LA FRONTIÈRE ANGLO-RUSSE DES PAMIRS.

+++++ Frontière naturelle telle que le texte du traité semble la définir.

.... Frontière telle qu'on pourrait la tracer d'après le relief du sol et les zones d'influence qui existaient avant la convention.

— *En aval du confluent de la rivière Pamir l'Amou Daria sert de limite dans les deux cas.* —

1. *Pioneer Mail*, Allahabad, Jeudi, 18 avril 1895.

1. *To abstain from exercising any political influence or control.* Le mot *control* signifie également « contrôle, constatation, examen » ou « autorité ». Doit-il être pris dans l'un ou l'autre de ces deux sens ? est-il employé comme expliquant le terme *political influence* ou comme ajoutant une clause nouvelle ? le texte anglais est vague à cet égard.

2. On donne quelquefois à l'Oxus le nom de Wakajir Daria immédiatement en aval de ses sources.

tion semblent faire table rase de toutes notions géographiques.

L'Angleterre, qui n'oublie pas que l'émir de Bokhara est de fait un vassal du tsar, semble vouloir faire oublier que l'émir d'Afghanistan est le sien, et, en s'abritant derrière le nom et l'indépendance théorique de son nouveau protégé, elle semble vouloir dissimuler que les pays garantis à l'émir se trouvent par ce fait même entrer dans sa zone d'influence directe, sous le couvert d'Abdur-Rahman.

Au point de vue exclusivement, géographique qu'on prenne une carte et l'on verra que cette partie d'Asie centrale appelée les Pamirs est bornée au sud par la chaîne de l'Hindou-Kouch, au nord par celle du Transalaï et qu'elle se divise en deux versants (abstraction faite des lacs sans écoulement, à bassin restreint, comme le grand Kara-Koul), l'un celui de l'est ou de Chine, l'autre celui de l'ouest ou de la mer d'Aral par l'Oxus.

Les Pamirs proprement dits sont au bassin de l'ouest, c'est-à-dire de l'Oxus. Tout ce qui est au sud de l'Hindou-Kouch est au bassin de l'Indus.

Actuellement, depuis la fin de la guerre du Tchitral, les possessions ou zones d'influence anglaise comprennent tout le territoire situé dans ce dernier bassin jusqu'à l'Hindou-Kouch. C'est là la vraie frontière naturelle, la vraie ligne de faîte dominant toutes les chaînes voisines, séparant non seulement les bassins des fleuves, mais aussi la nature même du pays, et les races humaines.

Au sud, tout est montagnes abruptes et difficiles, les vallées étroites sont habitées par des populations *sédentaires* plus ou moins directement alliées aux races du nord de l'Inde et du Kachmir. Au nord s'étendent les hauts plateaux déserts que parcourent parfois les *nomades* Kirghizes, peuple pasteur se rattachant par bien des points aux races mongoles. Entre les deux il n'y a pas de communications, pas de commerce, pas de rapports : l'Hindou-Kouch est une barrière absolue que quelques rares passes difficiles et d'une extrême altitude permettent seules de franchir.

S'il y a parfois quelques caravanes traversant les Pamirs, elles vont de l'ouest à l'est, remontant une vallée pour descendre l'autre[1], mais aucune ne va du nord au sud, car la route n'est pas praticable. C'est cependant cette si effective frontière de l'Hindou-Kouch que l'influence anglaise vient de franchir pour s'en tracer une autre théorique dans les plaines du lac Zor-Koul.

En aval, entre le Bokhara et l'Afghanistan, l'Oxus est pris comme frontière, mais en arrivant aux Pamirs, c'est un de ses affluents de la rive nord qui est suivi comme ligne de démarcation. Longtemps la question de savoir quelles étaient les vraies sources de l'Oxus a été incertaine.

D'abord le pays était inexploré; ensuite on a trouvé trois rivières considérables drainant les Pamirs : l'une, la plus au sud, appelée Wakhan-Daria, court de l'est à l'ouest au pied de l'Hindou-Kouch pour ensuite tourner au nord en arrivant aux pays habités, c'est-à-dire à l'Afghanistan, l'autre l'Ak-Sou, prenant sa source au lac Tchakmaktyn pour aller au nord-est, puis au nord, au nord-ouest et à l'ouest rejoindre la première loin en aval, après avoir décrit une courbe (après laquelle elle perd son nom pour recevoir celui de Mourghab), courbe dans laquelle se trouve incluse la troisième grande rivière, la rivière Pamir, qui prend sa source au lac Zor-Koul.

On a voulu d'abord qu'il y eût confusion entre les noms d'Ak-Sou et d'Oxus et qu'en réalité ce ne fût qu'une seule et même rivière; si cela eût été, une grande partie des Pamirs se serait trouvée au sud de l'Oxus, mais il ne pouvait y avoir de doute à cet égard, les noms ne pouvant être confondus que s'ils existent, et la rivière que nous appelons Oxus n'est connue des indigènes que sous le nom de Wakhan-Daria (ou quelquefois près de sa source seulement, *Wakajir-Daria*). Il ne pouvait donc y avoir confusion entre les deux noms Ak-Sou et Wakhan-Daria.

Restait alors à savoir, au milieu de tous ces changements de noms des rivières, celle qui était vraiment le fleuve et celles qui étaient ses affluents. Ici encore les indigènes indiquaient le Wakhan-Daria comme la plus importante. Marco Polo en avait fait autant : le débit mesuré des trois rivières à leurs sources donne raison à ces assertions. A la sortie du lac Zor-Koul, la rivière Pamir a un débit bien inférieur à celui du Wakhan-Daria au bas du glacier où il prend sa source. L'Ak-Sou au sortir du lac Tchakmaktyn a un débit bien inférieur à celui de la rivière Pamir.

C'était donc bien positivement le Wakhan-Daria qui était la vraie source de l'Oxus, c'est donc cette rivière qui aurait dû être suivie si, au lieu de prendre la ligne de partage des eaux de l'Hindou-Kouch pour frontière, on voulait absolument prendre le cours du fleuve. M. Dauvergne et moi, les deux seuls Français qui ayons vu les sources du Wakhan-Daria, et qui, étant donnée notre nationalité, n'avons là dedans d'autre intérêt qu'un intérêt d'ordre purement géographique, nous n'avons pas hésité à les considérer comme les vraies sources de l'Oxus.

Si encore, au point de vue physique, la nouvelle ligne de démarcation suivait une frontière naturelle quelconque, une ligne de faîte secondaire, mais cependant une ligne de faîte, elle étonnerait moins. Mais, aux termes de la convention, elle part de l'extrémité est du Zor-Koul pour suivre une arête allant vers la passe de Bendersky.

Je le répète, j'ai passé plusieurs jours à cet endroit même, et il y a là une impossibilité naturelle à définir nettement le point indiqué par la convention.

A l'extrémité est, le Zor-Koul finit dans une plaine gazonnée, marécageuse, où s'étale sur plusieurs kilomètres une série de lacs ou de mares plus ou moins étendues qui ne permettent pas de définir où se trouve l'extrémité du lac. Probablement même les différences de niveau d'eau dues aux apports irréguliers de la fonte des neiges ou des pluies font que, si un jour c'était possible, le lendemain ce ne le serait plus.

1. Les points où passent ces caravanes sont la vallée du Wakhan, passe de Wakajir, Tachkorgan (marché chinois) ou bien Wakhan, Haut Ak-Sou, Tachkorgan, ou bien Oxus, rivière Pamir, Zor-Koul, Tachkourgan.

Près de l'extrémité de ces marais s'étend une plaine marécageuse, coupée de fondrières, dans laquelle un peu de pente fait courir en tous sens des ruisseaux vaseux, et il en est ainsi pendant plusieurs kilomètres avant que les pentes ne se relèvent pour former les montagnes de la chaîne du Grand-Pamir.

Vers le sud-est se creuse une vallée d'abord large puis rétrécie au sommet : c'est la passe de Bendersky, et, sur le côté ouest où la ligne de démarcation doit suivre une crête, il y a un chaos de montagnes et de moraines coupées de ravins secondaires où une ligne de faîte régulière doit être bien difficile à déterminer[1]. Ensuite la frontière doit suivre la ligne de partage des eaux[2] quelque temps, pour arriver à un point déterminé par le parallèle du lac, couper la vallée de l'Ak-Sou perpendiculairement à son cours et aboutir à un point non défini : la frontière chinoise!

Le résultat de la convention est de donner à l'Angleterre, sous le couvert de l'Afghanistan, les sources des principales rivières des Pamirs : sources de l'Oxus, sources de la rivière Pamir, sources de l'Ak-Sou. La Chine gardera-t-elle les sources de la rivière de Yarkend au Tagdumbach Pamir? Sinon, la clef des Pamirs entiers est aux mains de l'émir.

Si l'Hindou-Kouch avait été pris comme frontière, c'est une barrière naturelle tellement importante que les conflits entre le sud et le nord semblent impossibles.

Puisqu'on ne le prenait pas, il aurait alors semblé tout indiqué que l'on se basât sur la « seconde ligne de frontières naturelles », d'autant plus que, par la force des choses, cette seconde ligne était de fait celle qui s'était imposée d'elle-même aux trois pays du nord de l'Hindou-Kouch : Afghanistan, Russie et Chine.

Cette seconde ligne est au sud de celle définie par la convention, et la voici :

Partant de l'embouchure de la rivière Pamir dans l'Oxus, on remonte la ligne de faîte séparant l'Oxus du lac Zor-Koul. En suivant la haute crête de cette chaîne neigeuse, on arrive à la passe Andimanine, ligne de partage des eaux entre les sources de l'Ak-Sou et l'Oxus, puis on continue sur la ligne de faîte qui d'un côté se dirige au nord-est et au nord, séparant les eaux de l'Ak-Sou de celles de la rivière de Yarkend, tandis que de l'autre, bifurquant sur la passe de Wakajir, elle s'appuie au sud à l'Hindou-Kouch.

Cette ligne de démarcation suit des arêtes élevées d'environ 6000 mètres qui servent de ligne de partage des eaux entre les grands versants. Elle laisse les sources de la rivière de Yarkend à la Chine, les sources de l'Ak-Sou et de la rivière Pamir à la Russie, les sources de l'Oxus ou Wakhan-Daria à l'Afghanistan.

Tel était l'état des choses aux Pamirs en juillet-août 1893, alors que, campé d'abord une semaine à l'est du Zor-Koul, je passais ensuite la passe Bendersky, visitais les sources de l'Ak-Sou, suivais le cours de l'Oxus et de son affluent la Baïkara, puis le remontais jusqu'à ses sources contre la passe de Wakajir. Par cette dernière passe, je gagnais les sources de la rivière de Yarkend et j'entrais au pays Kondjoute, ayant visité en détail le point le plus discuté géographiquement et politiquement de tous les Pamirs.

J'avais pu constater positivement que les frontières entre ces différents pays avaient été tacitement acceptées telles qu'elles sont indiquées par cette seconde ligne de frontières naturelles : l'Angleterre, venant du sud par le Kachmir jusqu'à l'Hindou-Kouch, était séparée de la Russie par l'Afghanistan et par la Chine, qui, possédant l'une le Wakhan-Daria, l'autre le Tagdumbach, se rencontraient à la passe de Wakajir.

Ce sont ces faits, basés sur la configuration du pays et acceptés par les différents États, que la convention nouvelle vient changer au profit de l'Angleterre.

1. D'autant plus que la ligne du Zor-Koul à la passe Barauskis se trouve couper en travers la plupart des ravins secondaires de la chaîne. Les ruisseaux sont en effet orientés S.-O. N.-E. et vont à la Kara-Sou, affluent de l'Ak-Sou, tandis que la ligne conventionnelle est dirigée presque directement O.-E.

2. Ligne de partage secondaire séparant le cours de l'Ak-Sou de celui d'un de ses petits affluents.

Cabart-Danneville, député. — *La Défense de nos côtes.* 1 vol. in-18, 402 p. Paris, 1895. Hachette et Cie, 3 fr. 50.

Ce livre est le fruit d'un patriotisme clairvoyant. M. Cabart-Danneville fait valoir l'insuffisance de la défense actuelle de nos côtes. Il montre que les voies ferrées stratégiques qui les relient à l'intérieur ne sont pas assez nombreuses, que le littoral manque, sur certains points, des fortifications et des batteries nécessaires, qu'en fait de torpilleurs nous ne disposons, avec la Russie, que des 7/10 de ce que possèdent les nations de la Triplice, enfin que notre réseau télégraphique sous-marin est absolument rudimentaire.

Or les attaques contre les côtes n'ont pas manqué dans notre histoire, et M. Cabart-Danneville nous en fait rapidement l'histoire, depuis l'année 1100 jusqu'à nos jours. Pour parer à ce péril que chaque grande guerre ramène avec elle, on a fait sous l'ancien régime et depuis 1792 de nombreux efforts. L'étude sur l'organisation ancienne des milices garde-côtes et leurs services, sur les tentatives nombreuses qui se sont succédé depuis un siècle, est très profondément fouillée. Le grand vice de la défense actuelle, c'est qu'elle se trouve partagée entre le département de la Guerre et celui de la Marine, ce qui cause toutes sortes d'inconvénients. Il faut rendre la défense des côtes à la Marine seule.

Parmi les points de notre territoire particulièrement menacés, il faut mentionner avant tout le Cotentin avec Cherbourg, et la Corse, exposée aux menaces de la Spezia et de la Maddalena.

M. Cabart-Danneville, qui est l'auteur de deux projets de loi sur la défense de ces deux parties de la France, montre avec sagacité quel danger nous font courir l'Allemagne, l'Angleterre et l'Italie. Il conclut donc à la nécessité de mesures rapides, telles que la création de chemins de fer stratégiques ou le doublement des voies existantes (de Rennes à Brest, et de Cherbourg à Caen), la multiplication des fortifications et des torpilleurs, et surtout la concession de la défense côtière à la Marine seule.

Les projets de loi de MM. Lockroy et Cabart-Danneville, qui ont été soumis à la commission de la Marine, ont été transformés par elle en un projet dont l'ouvrage donne la teneur.

En somme, si l'on veut bien connaître la situation maritime respective des grandes puissances européennes à l'heure actuelle, il faut lire ce livre. Il le faut surtout pour se rendre compte des dangers que courraient certains de nos ports en cas d'invasion. C'est dire assez sa valeur dans les circonstances présentes.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

A l'Exposition d'Amsterdam et en Hollande

400 fr. en 1re cl. — 15 jours

ABRÉVIATIONS : A. et R. = *Aller et Retour.* — H. = *Heure.* — M. = *Matin.* — S. = *Soir.* — J. = *Jours.* — Kl. = *Kilomètres.* — Km. = *Kilogrammes.* — Cl. = *Classe.* — Fl. = *Florin.*

PENDANT la durée de l'*Exposition*, les principales gares du réseau du Nord délivreront des billets d'A. et R., valables pendant 15 J., dont les prix au départ de Paris sont de 54 fr. 60 en 1re cl., 39 fr. 15 en 2e cl. et 26 fr. 05 en 3e cl.

De plus, toutes les gares tiendront à la disposition des voyageurs des cartes d'abonnement à prix très réduits (validité 15 J.) et permettant de visiter toute la Hollande en circulant librement et à son gré. — Prix de ces cartes au départ de Paris (103 fr. en 1re cl., 76 fr. 10 en 2e cl. et 50 fr. 40 en 3e cl.). Via Fugnies. (Adresser la demande 48 H. à l'avance et joindre une photogr. 4 × 5.)

BAGAGES

La franchise de 30 Kg. n'est accordée qu'aux porteurs de billets circulaires. Réduire son bagage et le prendre avec soi.

INDICATEURS ET GUIDES

Indicateur officiel des ch. de fer, bateaux à vapeur, diligences et tramways de la Hollande (0 fl. 15).

Guides P. Joanne : Hollande et bords du Rhin (éd. Diamant 1887, mise au courant de 1891).

ARGENT

Lettres de crédit. En Hollande, l'unité monétaire est le *florin* ou *gulden* qui vaut environ 2 fr. 10. Il se divise en 100 *cents*.

Une pièce de 20 fr. vaut de 9 fl. 40 à 9 fl. 50, selon le change.

On se fait une idée approximative d'un prix demandé en doublant la somme exprimée en florins. Se munir de petite monnaie d'argent et de cuivre pour les menues dépenses.

HOTELS

Les prix sont un peu plus élevés en Hollande qu'en France. Noter cependant que le prix de la chambre comporte en général le petit déjeuner du matin.

ITINÉRAIRE

Paris, Amsterdam, Haarlem, Leyde, La Haye, Rotterdam, Dordrecht, Gouda, Utrecht, Paris.

Budget

DU VOYAGE TEL QUE LE COMPORTE L'ITINÉRAIRE PRÉCÉDENT (15 jours)

Ch. de fer (1re cl.) :	
Paris-Amsterdam A. et R.	103 »
Hôtel (15 j. à 12 fr. 50, prix moyen.	187 50
En wagon.	10 »
Voitures, musées, églises, pourboires, etc.	100 »
Total.	400 »

1er J. PARIS A AMSTERDAM

Express partant de Paris à 8 h. 20 M. — Amsterdam à 7 h. 3 S.

2e, 3e, 4e, 5e, 6e, 7e J. AMSTERDAM ET ENVIRONS

Musée national. Collections Fodor et Six. Eglise Vieille, Eglise Neuve, Palais-Royal, Hôtel de Ville.

Plantage, Jardin botanique, Jardin zoologique.

Vondels Park Broek (Broeker Museum).

Exposition, près du Musée national (1 fl. sem., 1/2 fl. dim. : section française, la vieille Hollande, 25 cents).

Excursion à l'île de Marken
(1er J. : le dimanche de préférence.)

Bat. à vap. d'Amsterdam les dim. et j. de fête (1 fl. 20 A. et R.).

Sinon, bat. à vap. pour la traversée de l'Y, puis tram. à vap. pour Monnikendam. Barque de la Poste (Postschutt) pour Marken.

Excursion à Zaandam
(1/2 J. ch. de fer, 0 fl. 60 A. et R.).

Plutôt pour parcourir une bourgade hollandaise que pour visiter la cabane dite de Pierre le Grand. Voir l'intérieur d'un moulin à vent.

Excursion à Alkmaar.

1 j. en ch. de fer, 9 h. m., retour en bat. à vap., départ 2 h. 1/2 s. Marché au fromage le vendredi.

8e J. HAARLEM

Musée municipal (les Franz Hals). Grande Eglise (les orgues : concert gratuit les mardis (1 h. à 2 h.) et jeudis (2 h. à 3 h.). Ancienne boucherie. Flora Park et le Bois (allée des Espagnols).

Excursion à la plage de Zandvoort et à Bloemendaal.

En ch. de fer à Zandvoort; au retour, s'arrêter à la station d'Overveen (2 kil. de Bloemendaal).

On peut laisser de côté Zandvoort, inférieur à Scheveningue, et faire en voiture (omnibus ou voiture particulière) l'excursion de Bloemendaal (ravissantes maisons de campagne). Dunes de 60 m. d'altitude (montagnes) du Zomerzog et de Brederode.

9e J. LEYDE — KATWIJK-AM-ZEE

Musée d'antiquités égyptiennes, grecques, romaines.

Musée d'histoire naturelle (un des plus riches d'Europe, mais trop entassé et mal éclairé).

Musée municipal. Le Burgt (peu intéressant).

En bat. à vap. sur le Vieux Rhin à Katwijk-am-Zee (9 Km., 1 h. 1/4). Les écluses. Retour en tram. à vap.

10e, 11e J. LA HAYE

Musée royal. Musée communal. Galerie Steengracht. Le Binnenhof. Jardin d'acclimatation.

A *Scheveningue* (4 Km. 1/2 J.) par le tram. électrique. Retour par le tram. à chevaux qui traverse le Bois.

Maison du Bois (2 Km.) à pied; promenade très agréable.

12e J. ROTTERDAM

Musée. Bourse. Grande Eglise. Parc. Jardin zoologique.

13e, 14e J. DORDRECHT — GOUDA UTRECHT

De Rotterdam à Dordrecht, par bateau à vapeur. — De Dordrecht à Gouda et à Utrecht par ch. de fer.

15e J. UTRECHT — PARIS

Express d'Utrecht 7 h. 58 M. et 1 h. 08. Paris, à 6 h. et 11 h. S.

Petit Vocabulaire des quelques mots indispensables.

A LA GARE	= AAN HET STATION = (*án het státiōn*).
Billet.	**Billet** (*billèt*).
Timbre	**Zegel** (*zégēl*).
Enregistrer	**Inschrijven** (*īnssreifēn*)
Les bagages.	**De bagage** (*dē bágágē*).
Bulletin de bagages. . .	**Bewijs der bagage** (*bē-weis dèr bágágē*).
Première, deuxième classe, pour.	**Eerste, tweede klasse, voor...** (*érstē, twédē klássē vór*).
Aller et retour.	**Heen en terug** (*hén èn tērūg*).
A quelle heure ?. . . .	**Hoe laat ?** (*hou lát*).
Combien de minutes ? .	**Hoeveel minuten ?** (*houfel minūten*).
Change-t-on pour...? . .	**Moet men overstappen voor ?** (*Mout mén ovērstáppēn vór?*)
C'est bien le train pour...	**Is het de trein voor...?** (*is hèt dé trein vór*).
Les cabinets d'aisances ?	**De beste kamer** (*la meilleure chambre*). (*dē bestē kámēr*).
= LE BUFFET =	**HET BUFFET** (*hèt búffet*)
Café au lait.	**Koffie** (*toujours au lait*) (*koffi*).
Chocolat, Thé.	**Chocolat, Thee** (*pron. comme en fr.*).
Pain, Sucre.	**Brood, Suiker** (*brót, súkēr*).
Vin, Bière, Eau. . . .	**Wijn, Bier, Water** (*wein, bir, wátēr*).

Omelette	**Omelette** (*pr. comme en fr.*).
Poulet	**Kip** (*kīp*).
Bœuf, Veau	**Rundvleesch** (*rūndflés*), **kalfsvleesch** (*kálfsflés*).
Mouton	**Lamsvleesch** (*agneau*) (*lámsflés*).
Orange	**Sinaasappel** (*pomme de Chine*) (*sjinásáppēl*).
Fromage	**Kaas** (*kás*).
= DOUANE =	**DOUANE** (*douánē*)
Rien. — A mon usage personnel.	**Niets. — Voor eigen gebruik** (*vór eigēn gebrúk*).
= ARRIVÉE =	**AANKOMST** (*ankómst*)
Une voiture.	**Een rijtuig** (*én reitúg*).
Une chambre	**Een kamer** (*én kámēr*).
Deux lits.	**Twee bedden** (*twé bédēn*).
Combien ?.	**Hoeveel** (*houfél*).
Cher, bon marché. . .	**Duur, goedkoop** (*dūr, goudkóp*).
Plus, moins.	**Meer, minder** (*mér, míndēr*).
Le garçon.	**De Kellner** (*le mot allemand*) (*dē kelnēr*).
Entrez	**Binnen** (*bīnnēn*).
= LA PROMENADE =	= **DE WANDELING** = (*dē wándēlīng*).
Pour aller à...?	**Om naar.... te gaan ?** (*óm nár.... tē gan*).

L'entrée.	**De ingang** (*dē īngāng*) (*payer entrée — entrée betalen*).
Par où ?	**Waar ?** (*wár*).
Tout droit	**Recht vooruit** (*rēgt vórūt*).
A droite, à gauche . . .	**Rechts, links** (*rēgts, līnks*).
Conduisez-moi.	**Geleid mij** (*gēleit mei*).
= DIVERS =	
Oui, non, merci	**Ja, neen, dank u** (*já, nén, dánk ū*).
La poste.	**De post** (*dē pōst*).
Le télégraphe.	**De telegraaf** (*prononc. comme en fr.*).
Des timbres.	**Postzegels** (*pōstzégēls*).
Donnez-moi	**Geef mij** (*géf. mei*).
Tabac, Cigares, Cigarettes..	**Tabak, sigaren, sigaret** (*tábāk, sigárēn, sigárèt*).
Allumettes	**Lucifers** (*lúcifers*).
Le bateau à vapeur pour.	**De stoomboot voor....** (*dē stómbót vór*).
Un, deux, trois	**En** (*én*), **twee** (*twé*), **drie** (*drí*).
Quatre, cinq, six. . . .	**Vier** (*fir*), **vijf** (*feif*), **zes** (*zès*).
Sept, huit, neuf	**Zeven** (*zévēn*), **acht** (*agt*) **negen** (*négēn*).
Dix, vingt, cent.	**Tien** (*tin*), **twintig** (*twīntīg*), **honderd** (*hōndered*).
Pour appeler (homme !)	**Jan !** (*au garçon de café*) (*jān*), **Baas !** (*à l'ouvrier qui passe*) (*bás*).

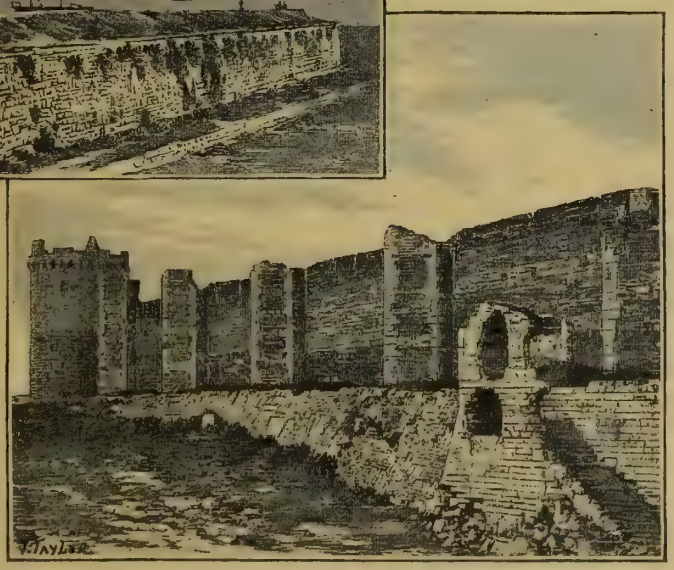
N. B. — *Y* et *ei* se prononcent comme *ei* dans peine : *oe* se prononce comme *ou* ; *g* et *ch* se prononcent avec un son guttural comme le *ch* allemand marqué ainsi *g* se prononce comme l'*y* dans *yes* ; *sch* se prononce au milieu du mot *ssr*, à la fin un *s* bien prononcé.

L'Italie Inconnue

A Travers l'ancien Royaume de Naples — Notes de Voyage

Les pays inconnus ne sont pas tous nécessairement hors d'Europe. Cette notice illustrée qu'ont bien voulu nous donner sur leurs travaux dans l'Italie méridionale deux membres de notre École française de Rome, MM. Berteaux et Yver, peut mettre en goût de découvertes. Nos lecteurs apprécieront, par ce résumé, leurs études, qui viennent si heureusement se rejoindre à celles de M. G. Vuillier sur la Sicile.

On ne connaît guère, surtout en France, cette partie de la péninsule italienne qui constituait autrefois le royaume de Naples : la Basilicate, la Capitanate, les Abruzzes, ont je ne sais quoi de barbare et d'exotique. Ni l'ouvrage de Gregorovius sur les Pouilles, ni les livres de Lenormant sur la Grande-Grèce, sur l'Apulie et la Lucanie, n'ont réussi à détourner de ce côté l'attention des voyageurs. Après avoir séjourné à Venise, à Florence, à Rome, l'artiste, le littérateur ou le simple touriste croiraient manquer à leur devoir et à la tradition en ne poussant pas jusqu'à Naples. D'ordinaire ils ne vont pas plus loin. Quelques excursions aux environs, à Pouzzoles et au cap Misène, à Pompéi et à Sorrente, leur suffisent; ils repartent satisfaits. Quelques-uns se laissent tenter par les rives du golfe de Salerne ou par les ruines de Pæstum, mais personne ne songe à pénétrer dans l'intérieur du pays, à parcourir ces régions dont Naples est encore le centre intellectuel et moral, bien qu'elle n'en soit plus la capitale politique, personne n'a la curiosité de s'assurer si le Sud Italien ne vaut pas mieux que les quelques pages dédaigneuses du Bädeker et autres guides du touriste.



1. BARLETTA. LE FOSSÉ DU CHATEAU ET LE FORT.
2. FORTERESSE DE LUCERA : PARTIE RECONSTRUITE SOUS CHARLES Ier.
D'après des photographies communiquées par MM. Yver et Berteaux.

Au premier abord, il est vrai, ce dédain s'explique par de bonnes raisons. Depuis longtemps le pays a fort mauvaise réputation. C'est la terre classique de la vermine et du brigandage. Parler de la Pouille, des Abruzzes ou de la Calabre, n'est-ce point immédiatement invoquer l'image de populations demi-sauvages, de taudis infects, de malandrins déguenillés attendant, le poignard à la ceinture et l'escopette au poing, la diligence qu'ils doivent détrousser ! Et chacun de se remémorer les exploits légendaires de Fra-Diavolo ou les lettres de Paul-Louis. Ajoutons que l'aspect même de la carte promet des communications peu faciles : partout des massifs montagneux, où le mulet et le cheval semblent le seul moyen de transport praticable. Comme le disait en 1883 Lenormant, « la difficulté extrême des communications, le manque de routes, la crainte des brigands et, plus que tout peut-être, l'horreur des gîtes où l'on est obligé de descendre, ont écarté les voyageurs de cette belle contrée.... Les gîtes qui s'ouvrent au public pour son argent sont exécrables, infestés de vermine, n'offrant en outre qu'une nourriture insuffisante et souvent malsaine ».

Voilà un tableau peu engageant : heureusement il n'est plus exact. Aujourd'hui Lenormant porterait sans doute un jugement moins sévère. Depuis douze ans les auberges se sont améliorées en même temps que les mœurs. Assurément on ne saurait s'attendre à rencontrer au milieu des Abruzzes ou de la Sila le confort et les raffinements des hôtels internationaux de Florence ou de Rome. Les ascenseurs, les tapis, les salons de lecture et de conversation sont et seront encore longtemps inconnus à Matera et à Potenza. Mais partout le voyageur est assuré de trouver des *locande* simples et propres, des chambres spacieuses, des *trattorie* lui fournissant une nourriture abondante et saine. L'art culinaire lui-même est en progrès, et tel maître-queux d'un grand restaurant de Naples n'a pas craint d'abandonner ses fourneaux de la « via Toledo » pour ouvrir boutique à Gravina, dans la région la plus désolée des Murgie.

BARI. — LES PÈLERINS ARRIVANT A SAN NICOLO.
D'après une photographie communiquée par MM. Yver et Berteaux.

En même temps, les facilités de communication s'accroissaient. Le temps n'est plus où les voyages dans le sud ne se faisaient qu'à cheval ou à dos de mulet, par des sentiers pierreux et à peine frayés. Des lignes ferrées traversent aujourd'hui la péninsule en tous sens, de la Méditerranée à l'Adriatique, du golfe de Salerne au golfe de Tarente, du détroit de Messine à Naples. Quelques régions encore isolées vont être reliées au réseau principal. Cette année même l'ouverture du tronçon de Lagonegro à Tropea sur la côte de Calabre met en communication directe Reggio et Naples : dans quelques mois l'achèvement de la ligne Melfi-Potenza assurera la traversée du massif de la Basilicate. Les lourdes pataches à trois chevaux qui transportaient autrefois les voyageurs et la poste ne seront bientôt plus qu'un souvenir : elles disparaissent de jour en jour. Les voyages en voiture avaient d'ailleurs perdu leur plus grand intérêt, sinon leur plus grand charme, depuis que la vigoureuse répression qui suivit l'établissement de l'administration italienne avait mis fin au brigandage et aux attaques à main armée. Le brigandage est mort, lui aussi, et l'on peut circuler sur les routes du sud avec autant, sinon avec plus de sécurité, que sur nos boulevards.

Aucun obstacle sérieux ne s'oppose donc plus maintenant à une excursion dans l'Italie du Sud, et les ennuis inséparables d'un voyage sont largement compensés par la variété des paysages, l'attrait des souvenirs historiques, la grandeur et la beauté des monuments, l'originalité des caractères et des mœurs. Bien que, des Abruzzes à la mer Ionienne, certains traits communs se retrouvent qui donnent à l'Italie du Sud sa physionomie particulière, on peut dire cependant qu'elle ne se ressemble jamais à elle-même. Toutes les formes géographiques s'y retrouvent.

Tantôt c'est la plaine, si différente de la Lombardie ou de la plaine de Florence : noire et légère en Campanie, grisâtre et pierreuse dans les Pouilles ; tantôt c'est la montagne, parfois volcanique, tourmentée, bossuée comme aux environs de Naples, parfois au contraire froide et majestueuse comme dans les Abruzzes ou la Calabre.

Sur les côtes, mêmes contrastes, plus frappants encore : à l'occident les rivages riants et rocheux du golfe de Naples avec leurs terrasses d'oliviers et de citronniers ; de l'autre, du Gargano à Brindisi, la ligne inflexiblement droite de la côte de Pouille : un rivage sans abris naturels, d'un aspect déjà presque africain, avec ses vastes lagunes encombrées de joncs qui le séparent de plaines rocailleuses, parsemées d'une maigre végétation de jujubiers et de cactus. Pénètre-t-on dans l'intérieur, le paysage change à mesure que l'on gravit les massifs montagneux.

A la teinte grise des oliviers se mêle la verdure plus sombre des plantes septentrionales. Les arbres grandissent et deviennent plus robustes. Le peuplier, le hêtre, surtout le chêne, couvrent les hauteurs, comme dans les monts de la Basilicate ou dans la Sila, cette forêt de Fontainebleau égarée au cœur de la Calabre.

En plus d'un endroit, ces différents aspects se trouvent réunis en un même cadre, et se composent de façon à former un tableau harmonieux et imposant, mais nulle part peut-être nous n'en eûmes mieux l'impression qu'au débouché du Basento dans la plaine de Métaponte. Nous allions de Potenza à Tarente. Depuis l'aube, le train se traînait péniblement à travers les montagnes de la Basilicate, lorsque après la station de Bernalda le spectacle changea tout à coup. Devant nous une plaine immense, sans arbres et sans autres habitations que quelques misérables cahutes en paille et les toits rouges de la station de Métaponte entrevus à travers un bouquet d'eucalyptus. A gauche, les croupes dénudées des Murgie s'écartant vers l'est dans la direction d'Otrante, les sommets neigeux des montagnes de Calabre étincelant au soleil, et au dernier plan, dessinant la courbe semi-circulaire du golfe de Tarente, la mer d'un bleu sombre, presque noir, où se détachaient toutes blanches les voiles de deux ou trois tartanes. Toute l'Italie méridionale était là.

A ceux auxquels ne suffirait pas la simple beauté des choses, le pays offre encore l'attrait incomparable de ses souvenirs et de ses monuments. Voyager dans ces régions, c'est en refaire l'histoire. Toutes les dominations ont passé là laissant leurs traces : la Grèce et Rome dans l'antiquité ; au moyen âge les Byzantins, les Lombards, les Normands, les Angevins, les Espagnols, les Français, les Autrichiens, vicissitudes dont le souvenir est encore vivant dans l'âme populaire et inspire les légendes. Dans les Pouilles, il n'est point d'église qui ne contienne quelque débris de la ville

de Cannes, détruite par Hannibal, chef des Carthaginois, ou par Robert Guiscard, duc des Normands (on ne le sait pas au juste, mais pourquoi s'embarrasser de si peu ?). A Troja, dans la Capitanate, les habitants rappellent que leur ville, jadis appelée Acce, fut bâtie dans la plaine par les Troyens fugitifs. A Manfredonia, à Siponto, se raconte encore l'histoire de Manfred l'excommunié et de saint Henri, l'empereur des Français. Le langage lui-même a conservé des vocables empruntés au parler des divers maîtres du pays. A Tarente, les pêcheurs emploient encore beaucoup de termes grecs; à San Demetrio Corona, en Calabre, il y a encore aujourd'hui un collège albanais qui reçoit les descendants des colons venus au xve siècle avec Hélène Castriota.

VALLÉE DE ROSSANO (CALABRE).
D'après une photographie communiquée par MM. Yver et Berteaux.

Mais, plus que tout autre, un voyageur français rapportera une ample moisson de notes et de souvenirs. Nulle part peut-être le sang français n'a plus coulé que dans ce coin de l'Italie, où à diverses époques les Français ont exercé une action durable. Si l'on ne se rappelle guère les Normands de Robert Guiscard, on maudit encore la mémoire de Charles d'Anjou, le fondateur de cette colonie de Français où les gens de l'Ile-de-France et de l'Anjou se rencontraient avec les Languedociens et les Provençaux. C'était peut-être un de leurs descendants, ce « félibre » que nous rencontrâmes un jour à Lucera, près du château dont Frédéric avait fait une ville de Sarrasins. Au temps de Louis XII, les Français revinrent encore, et nombre de souvenirs italiens se rattachent à cette période.

Dans une petite rue de Barletta, on montre encore une salle voûtée où, s'il faut en croire la légende, Fanfulla, Fieramosca et leurs compagnons défièrent les chevaliers français, dans la cathédrale, sur l'autel de la Madone, que le clergé de la ville porta processionnellement au-devant des vainqueurs. Tout enfin rappelle le souvenir de Murat. Longtemps exécré, il est redevenu presque populaire. En dépit des excès de l'administration impériale, on sait gré à Joachim Ier de ses efforts pour introduire, comme nous le disait un Italien, notre compagnon de voyage, chez un peuple encore arriéré et sauvage la civilisation, la *civiltà*. Bref, circuler quelque temps dans ces parages, c'est revoir à la fois l'histoire de la France et celle de l'Italie.

La diversité même des dominations qui ont passé sur le royaume de Naples explique la variété des monuments et des œuvres d'art que l'on y rencontre. Les Byzantins ont laissé en Calabre de bizarres chapelles carrées à cinq coupoles, dont la plus curieuse est la Cattolica de Stilo, et de petites basiliques à trois coupoles, dont la mieux conservée est Santa Maria del Patiro, près Rossano; jusqu'au début du xve siècle le style traditionnel de leurs peintures se maintint dans la Terre d'Otrante et la Basilicate, avec la langue et le rite grecs.

Après eux les Normands élevèrent sur toute la côte de l'Adriatique, de Termoli à Brindisi, de hautes cathédrales à deux tours : devant Saint-Nicolas de Bari, on croit voir Saint-Étienne de Caen transporté en pleine Apulie. Il se forma dans le même temps des écoles fécondes d'artistes locaux, tailleurs de marbre ou fondeurs de bronze, qui mêlèrent à l'architecture normande des souvenirs antiques, des traditions byzantines et des éléments décoratifs empruntés à l'Orient musulman; ils ont bâti à Troja la grande basilique à coupole surchargée d'une décoration touffue et grimaçante, et dont les chapiteaux sont peut-être les chefs-d'œuvre de la sculpture au xiie siècle; ils ont élevé à Trani cette cathédrale géante qui se dresse si hardiment au-dessus de la mer.

Le souvenir de Frédéric II revit au milieu d'un désert de cailloux et d'oliviers gris, dans le Castel de Monte, indestructible château de marbre, qui semble bâti par les Romains, et auquel travaillèrent des maîtres d'œuvre français, appelés sans doute par l'empereur artiste comme les premiers de leur temps. La domination angevine couvrit l'Italie méridionale d'églises et de monastères; Lucera, la ville des païens, fut sanctifiée par la construction d'une cathédrale, vraie copie de celle de Saint-Maximin en Provence; Aquila et Solmona dans les Abruzzes furent alors, comme Naples même, remplies d'édifices religieux, et leurs églises, moitié françaises, moitié toscanes, sont plus élégantes et plus originales, surtout moins défigurées, que celles de la capitale. Dans la seconde moitié du xive siècle, les troubles et les guerres arrêtèrent l'impulsion donnée à tous les arts par Charles II et par Robert. Alors des princes d'origine française, les Baux de Provence, appelés désormais les Del Balzo, et alliés aux Orsini comme aux Enghien, recueillirent la tradition de magnificence laissée par les deux grands rois de la maison d'Anjou, appelèrent au fond de la Terre d'Otrante des artistes toscans ou ombriens et firent bâtir à San Pietro de Galatina la somptueuse église de Santa Caterina,

couverte de fresques comme Saint-François-d'Assise.

L'impression avait été si vive qu'on en resta longtemps aux souvenirs du XIIe siècle; la cathédrale de Conversano en Pouille, bâtie en 1375, paraît plus ancienne de deux cents ans.

La Renaissance demeura inconnue dans la plus grande partie du royaume de Naples : une armoire pour les saintes huiles, un bénitier, un antiphonaire à miniatures, c'est tout ce qui dans les Pouilles ou la Basilicate peut rappeler l'art exquis du XVe siècle.

Les chefs-d'œuvre de la sculpture florentine furent connus seulement à Naples, où les rois d'Aragon, comme jadis les rois d'Anjou, appelèrent les plus grands maîtres de Florence, et dans les Abruzzes, où parurent des artistes imitateurs et rivaux des Florentins, comme le sculpteur Silvestro dell' Aquila et l'orfèvre Nicola di Guardiagrele, dont les noms devraient être célèbres. Le XVIe siècle fut pauvre, hors de Naples, où Giovanni da Nola a exécuté ses plus belles œuvres; au XVIIe siècle, le goût espagnol produisit dans des villes alors très riches, comme Lecce, Gravina, Barletta, des monuments — églises, autels ou tombeaux — d'une fantaisie folle et maladive, où le baroque atteint à des combinaisons de formes et à des inventions de détails inconnues dans le reste de l'Italie.

A SANTA MARIA DEL PATIRO (CALABRE).
D'après une photographie communiquée par MM. Yver et Berteaux.

Le XIXe siècle, comme on peut le penser, n'a élevé que des monuments massifs et froids, quelque hôtel des Postes, comme à Bari, ou quelque hospice, comme à Giovinazzo; il a tiré au cordeau les rues des villes neuves et bâti des maisons à cinq étages dans des ports qui s'appellent Molfetta ou Bisceglie; enfin il a apposé sur beaucoup de murs les inscriptions sonores, touchantes ou réjouissantes, du *Risorgimento* italien.

Mais, si aujourd'hui l'art est absent, et Garibaldi importun, il faut dans ces pays lointains prêter attention à la vie et aux problèmes contemporains. Les questions économiques et agronomiques deviennent en Pouille et en Calabre des questions de vie et de mort; il est difficile de se désintéresser du problème redoutable de l'émigration quand on voit des villages brusquement vidés et des colonnes de paysans solides, en route pour le paquebot.

Enfin, si l'on ne veut ni calculer, ni trop réfléchir, il reste au moins à regarder et à écouter les hommes, qui, dans cette moitié de l'Italie, sont étrangement intéressants. Beaucoup sont restés rudes et primitifs, généralement doux et patients, hospitaliers pour les voyageurs, mais capables de réveils terribles : il y a quelques années, à Gravina, pour la fermeture d'une vieille chapelle et l'interdiction de cérémonies traditionnelles, la population a fait le coup de feu avec les carabiniers, et soixante hommes ont été, comme ils disent, envoyés « aux galères »; à Ruvo, en 1893, un malheureux agent du fisc a été brûlé vif.

Les naturels de la Basilicate et de la Calabre comprennent aussi peu l'italien que naguère en Bretagne et en Auvergne on comprenait le français : ils ont gardé presque intacts leurs belles légendes et leurs fiers costumes d'autrefois. Même dans les plaines paisibles de la Capitanate, on voit le soir revenir vers la ville le propriétaire campagnard, à cheval, deux pistolets dans ses fontes de velours, suivi d'un paysan monté sur un mulet, et portant sur sa cuisse un vieux fusil.

La foi est restée héroïque et superstitieuse; les pèlerinages sont nombreux : Monte Cassino, La Cava, Monte Sant'Angelo, l'Incoronata de Foggia, San Nicolo de Bari; de très loin des caravanes de paysans s'y rendent, allant souvent à deux ou trois dans le même voyage : c'est un mois de pris sur le travail des champs. Si l'on se trouve au commencement de mai sur une route de la Pouille, entre Foggia et Bari, on entend tout le jour, et même le soir, des chants monotones et infatigables, et l'on voit passer des bandes de paysans, tête nue, un long bâton peint dans une main, un gros cierge de l'autre, précédés d'une croix portée par un vieillard, homme ou femme; tous, même les enfants, marchent du même pas lourd et solide vers la statue miraculeuse, sans qu'on les voie jamais s'arrêter, si ce n'est pour prier dans quelque église et repartir aussitôt; on ne comprend pas quand ils dorment. Enfin, arrivés au sanctuaire, sans reprendre haleine, ils se mettent à genoux, et ils se traînent vers le saint entouré de lumières, les uns sur les genoux, les autres couchés, tirés par les mains et léchant la poussière.

Et le lendemain, si vous passez par Corato, la ville la plus rapprochée du Castel del Monte, on vous vendra le journal qui s'y imprime, la « Foi nouvelle », la *Fede Nuova*, organe du socialisme des Pouilles, où l'on trouve des traductions, avec la signature, de Karl Marx et de Stuart Mill.

Les Sartes

M. Édouard Blanc, le voyageur qui nous a déjà fourni les éléments d'une étude sur la Pénétration Russe en Asie et sur la Fauconnerie dans le Turkestan, veut bien mettre à notre disposition les renseignements ethnographiques qu'il a rapportés sur les diverses populations du Turkestan. Nous nous occuperons aujourd'hui des Sartes.

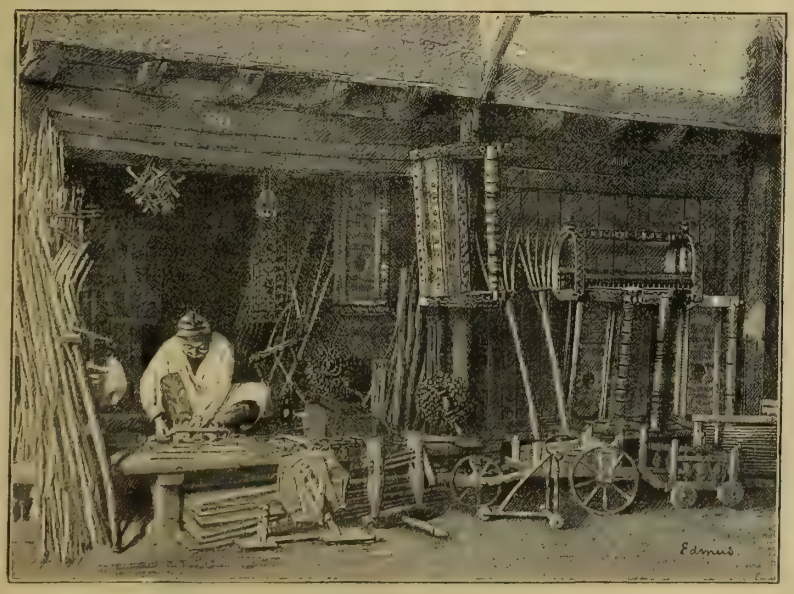
Aux photographies qu'il nous a communiquées, M. Blanc a consenti à joindre son portrait en costume de voyage. Il avait adopté, comme on voit, le costume des habitants de la contrée, comme le mieux approprié au climat. Dans les monts Thian-Chan, dans le Turkestan chinois, la Sibérie méridionale et la partie septentrionale du Pamir, il portait le costume et le bonnet fourré des Kirghizes. Dans les parties du Turkestan moins élevées et dans les villes, il revêtait le costume des Sartes et leur petit bonnet brodé, acheté à Margelan (Ferghana).

Au talon des bottes on remarque une garniture en peau de requin de Chine, dont les habitants du Turkestan se servent pour renforcer la partie de leurs chaussures qui est la plus susceptible de s'user. Cette garniture est d'un vert éclatant.

M. BLANC.
D'après une photographie.

L'instrument pendu à gauche n'est pas une coiffure : c'est un étui en peau de buffle, d'une forme particulière, qui sert à contenir les vases dans lesquels on boit le thé et mange divers aliments. Ces vases sont en porcelaine de Chine très fragile, et cependant ils ne se brisent pas, malgré toutes les secousses du voyage. On peut aussi se servir de ces étuis pour emmagasiner différents objets.

Le vêtement, en peau de mouflon ou de mouton, est entièrement garni de poils sur sa face intérieure.



MENUISIER SARTE.
D'après une photographie communiquée par M. Blanc.

On désigne sous le nom général de Sartes la population sédentaire du Turkestan, fixée soit dans les villes ou villages, soit dans les oasis, s'occupant aux travaux industriels ou agricoles. Mais il s'en faut que ces Sartes forment une race homogène et absolument distincte des nomades. Chez eux, deux types caractéristiques se rencontrent.

Au nord, le type touranien est le plus fréquent. Ceux qui appartiennent à ce type ont, comme les Mongols, les yeux bridés, les pommettes fortes, le nez court, la barbe ingrate et raide, le teint jaune.

Au contraire, les Sartes de provenance iranienne ont les traits régulièrement dessinés, les yeux bien ouverts, le nez aquilin, la barbe abondante, noire et bouclée.

Ceux-ci, comme l'ont remarqué certains voyageurs, ressemblent singulièrement aux Juifs, et ils ont avec eux des aptitudes communes pour le maniement de l'argent, pour le commerce de brocanteurs, de revendeurs et de courtiers.

De ces deux types, l'origine du premier doit se trouver dans la race conquérante des Mongols ou Euzbegs, celle du second dans une race qui les avait précédés dans le pays, peut-être la race déjà établie dès l'antiquité dans les pays de Bactriane et de Sogdiane.

Quant aux deux langues, elles ne paraissent pas correspondre actuellement aux différences originelles de ceux qui les parlent. La grande majorité de ces populations emploie en effet un idiome touranien, un dialecte turc, fort rapproché du djagataï, celui-ci, supposé lui-même très voisin de la langue commune à l'origine à toutes les tribus turques. Au contraire le tadjik, langue dérivée du sanscrit, n'est plus usité que dans quelques pays de montagnes ou dans certaines oasis du sud.

On a dépeint les Sartes comme peureux, rusés et faux, défauts issus probablement de leur longue soumission aux envahisseurs mongols, aux nomades hardis et batailleurs. Certains Sartes pourtant, les Sartes-Kiptchaks, ont fait aux armes russes une résistance honorable.

Mais leur grande force est leur habileté commerciale, leur industrie et leur travail. Ils ont fondé des villes, dont certaines comptent plus de 100 000 habitants ; autour ils ont développé l'oasis, créé, par un habile système d'irrigation, des cultures prospères ; à l'intérieur ils les ont ornées de monuments quelquefois magnifiques.

Avec la sécurité qui est venue dans le pays à la suite des armées russes, le Sarte s'est trouvé dans des conditions plus favorables encore pour tirer parti de ses qualités de patience, d'activité, de sobriété et d'économie, héritage de ses ancêtres mongols et qui le rapproche du Chinois. Aussi les colons russes transplantés dans le pays se sont-ils trouvés hors d'état de leur faire concurrence.

Les paysans russes, souvent enclins à la paresse et à l'ivrognerie, mal préparés d'ailleurs aux procédés tout particuliers de la culture dans les pays insuffisamment arrosés, n'ont pu lutter contre les agriculteurs sartes, et le commerçant sarte, même pour la vente des objets de provenance européenne, a rapidement reconquis la place qu'avaient tenté de prendre les marchands russes.

CHÈVRE SAVANTE.
D'après une photographie communiquée par M. Blanc.

En même temps, les Sartes s'adonnent volontiers à la culture intellectuelle. On ne trouve presque pas d'illettrés parmi eux. Presque tous reçoivent un enseignement rudimentaire; les plus intelligents poussent à fond leurs études de la science musulmane, dont le Coran et autres livres sacrés forment la base.

Aussi cette population écoute-t-elle avec un plaisir extrême les philosophes et les théologiens ambulants qui, sur la place de Samarkand, font parade d'éloquence et exposent à ce public enthousiaste les théories religieuses et métaphysiques les plus ardues. Pour entendre ces joutes oratoires, le marchand déserte son échoppe obscure, le flâneur abandonne le faiseur de tours, le montreur de chèvres savantes qui venait d'installer son échafaudage compliqué de bubines, et le passant se hâte de quitter le marchand de fumée, dont un sceptique ne manquerait pas de comparer l'industrie à celle de ces beaux parleurs en plein vent. Industrie singulière du reste, et qui ne laisse pas d'étonner le voyageur : sur la place, ces marchands entretiennent allumés des narguilés fastueux où aboutissent plusieurs tuyaux. Pour un ou deux centimes, vous avez le droit d'approcher vos lèvres du bout d'ambre et de vous offrir le luxe d'aspirer une bouffée unique de la fumée fraîche et parfumée.

A la ville, où passent parfois les nomades, Kirghiz et Turkmènes, pour faire leurs emplettes, le Sarte se reconnaît au premier coup d'œil, moins par son type que par son costume. Il revêt une longue robe, aux couleurs vives, couverte de dessins, qu'il appelle *khalat*, et qui est serrée au corps par une ceinture d'étoffe. Par-dessous il porte un étroit pantalon de laine et de petites bottes en cuir doux. Mais le plus caractéristique est sa coiffure. Ce *tépé*, comme il dit, est une sorte de petit bonnet pointu, en étoffe brodée; les jours de cérémonie ou en voyage, un turban de mousseline blanche entoure le tépé.

Ainsi accoutrés, les Sartes vaquent à leurs affaires et à leurs plaisirs, cultivent, irriguent savamment leurs champs, trafiquent et brocantent, et, avec une inépuisable patience, dans leurs petites boutiques s'adonnent à leurs menues besognes ou discutent des journées entières le prix d'un objet de quelques roubles.

BOULANGER SARTE.
D'après une photographie communiquée par M. Blanc.

Sur les Chemins de Fer Anglais

Une statistique se publie chaque année en Angleterre, relatant avec soin tous les accidents advenus sur les voies ferrées. Ce *Livre bleu* funèbre a paru pour 1894, et ses chiffres ont une certaine éloquence. Il en ressort surtout une leçon précieuse dont les voyageurs devraient faire leur profit.

Nous ne parlons pas, bien entendu, des cas de collision dont il n'est pas humainement possible au voyageur de se protéger. Ces cas ont été en Angleterre, pendant l'année 1894, au nombre de 48 : 22 collisions entre trains de voyageurs, 26 collisions entre trains de voyageurs et trains de marchandises. Celles-ci ont été, de beaucoup, les plus fatales. En effet, dans les premières, il n'y a eu qu'un tué et 83 blessés, contre 15 tués et 170 blessés dans les dernières, sans compter un employé tué et 23 blessés. Le plus terrible de ces accidents en 1894 a eu lieu à Chelford, sur la ligne du London and North-Western Railway. L'express heurta un pesant wagon de marchandises, resté sur la voie. Treize voyageurs perdirent la vie dans cette catastrophe.

Mais, sur un autre chapitre, les voyageurs sont en grande partie responsables de ce qui leur est arrivé, et c'est à leur imprudence qu'on peut attribuer la plupart de ces accidents, fort nombreux du reste, puisqu'ils ont causé la mort de 101 personnes et que 821 autres ont été plus ou moins grièvement atteintes. Sur ces 101 cas de mort, 27 ont été la conséquence d'une chute entre la voiture et le quai, 18 se sont produites en descendant du train ou en y montant, 22 voyageurs ont été tués en traversant la voie aux stations, et 16 en tombant de wagon sur la voie au moment du passage d'un train.

Sur les 821 blessures, 120 ont été faites en fermant les portières des wagons, soit par maladresse des voyageurs, soit par vivacité des employés.

On voit que la plupart de ces accidents auraient pu être évités par un peu d'attention et moins de précipitation.

Il en est de même des accidents aux passages à niveau, dans lesquels ont succombé l'année passée 80 personnes : 25 de plus qu'en 1893.

Il faut joindre à ces chiffres 283 cas de mort fortuite et 112 suicides commis sur la voie.

Eu égard au nombre, la proportion des accidents advenus aux employés est beaucoup plus élevée. Il y a eu, en service, 473 cas de mort et 2649 blessures.

Le total pour l'année 1894, voyageurs et employés, atteint donc, pour la seule Grande-Bretagne, le respectable chiffre de 1 125 tués et 4120 blessés.

Il faut pour compléter ces chiffres y joindre le nombre de 70 personnes tuées et de 5045 blessées non dans des accidents de chemins de fer proprement dits, mais dans les dépendances des gares, dans les opérations accessoires de l'exploitation, « sur la frange du trafic », comme dit aimablement un journal d'outre-Manche.

De tout ceci il résulte pour nous, voyageurs, que les accidents imputables à notre étourderie et à notre imprudence sont les plus nombreux. Et sur ce point, libre à nous de faire baisser les statistiques.

Aux États-Unis

Ouverture d'une Réserve Indienne

Le 21 mai dernier, au cœur de l'État d'Oklahoma, 233 milles carrés de terrain ont été ouverts aux colons. Ce territoire faisait partie de la Réserve d'une tribu indienne, les Kickapoos.

Cette Réserve s'étendait sur la rive gauche de la Canadian River, qui la bordait au sud-est, comme un magnifique parc de 80000 hectares, présentant une succession de vallées, d'une terre aussi noire et aussi riche que les grasses prairies de l'Illinois. Le centre et l'est forment une prairie élevée, parsemée de bouquets de grands arbres. Cependant ces arbres disparaissent à la frontière est. Au nord se trouvent des chênes noirs (*Quercus nigra*), qui poussent dans des terrains sablonneux, où aucune autre plante ne saurait venir.

Les Indiens Kickapoos, qui occupaient ces vallées de la Canadian River, cultivaient tout juste l'étendue de terrain nécessaire pour leur donner le blé dont ils avaient besoin, et les noix de terre ou châtaignes de terre (*Bunium bulbocastanum*), dont ils sont, paraît-il, très friands. Après avoir formé une belliqueuse tribu, ils se trouvent réduits à une poignée de survivants, qui ont gardé avec soin la pureté de leur sang. On ne compte plus guère parmi eux qu'environ 323 mâles, plus les femmes et les enfants.

Le traité qui règle leur sort leur attribue 80 acres (32 hectares) de terrain par tête, sans distinction d'âge ni de sexe, plus une indemnité à la tribu entière de 64650 dollars. Cette somme, équivalente à la cession d'une surface d'environ 200000 acres (80000 hectares) de leur territoire, remet, pour le gouvernement des États-Unis, le prix de l'acre à 32 cents (1 fr. 60), ce qui est un marché fort avantageux.

Quand a été faite la répartition aux Indiens, désormais parqués sur leurs lots, le gouvernement a fait choix de certains terrains pour son compte. Le reste a été divisé en 600 lots (*claims*) environ.

Ces 600 lots étaient loin de pouvoir satisfaire à l'avidité des envahisseurs, qui se sont trouvés 20000 pour se disputer cette proie.

Selon l'habitude, à jour et à heure fixes, le 21 mai cette fois, après lecture du décret ouvrant cette Réserve aux colons, dont certains erraient depuis des mois aux alentours, ceux-ci aussitôt ont pris leur course pour occuper les 600 *claims*.

Les journaux d'Amérique disent que cette lutte au premier occupant a été relativement calme. Une douzaine de colons s'étaient, la nuit précédente, glissés sur le territoire indien, et, au moment où la foule s'y précipita, ils étaient déjà installés.

Quant aux Indiens, ils assistaient en spectateurs amusés à cet envahissement, qui est pour leur tribu le présage d'une fin prochaine.

La Dix-Neuvième Caravane des Dominicains d'Arcueil. Constantinople. Le mont Athos et la Grèce. In-8, 294 p. (avec une courte préface du P. Didon). Paris, 1894, Mersch, 7 fr. 50.

Il est des livres où le texte fait tort à la gravure. Voici au contraire un récit de voyage dont les illustrations sont si belles qu'elles nuisent au récit. Devant ces vues photographiques si fines, si artistiques, si délicatement reproduites et en même temps si abondantes, il semble un peu que l'on fasse le voyage. On revoit, saisies dans leur réalité émouvante, les images poétiques du Parthénon, du temple d'Olympie, la gigantesque porte des Lions à Mycènes, les ruines byzantines de Mistra, le pont du Rialto à Venise, et une quantité de paysages de Constantinople, vue sous toutes ses faces. C'est un véritable régal pour les yeux. Il est telle photographie, comme celle d'une église byzantine à Athènes ou encore un paysage de ruines à Olympie, qui a le charme artistique d'un tableau.

Quand, en feuilletant l'ouvrage, on a vu ces jolies illustrations, on ne songe plus guère à se lancer dans le récit. Il ne manque cependant pas de charme et de gaieté. Ce qu'on lui reprocherait même plutôt, ce serait de n'être pas assez sérieux, et de faire abus de la plaisanterie et de l'esprit. Car ce voyage est un véritable pèlerinage : il semble qu'il désirerait plus de recueillement.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

De Paris, en Bicyclette, aux Gorges du Tarn

15 Jours pour 250 francs.

Abréviations : PF, Préfecture ; SP, Sous-Préfecture ; CT, Canton ; Cne, Commune ; Rte Nle, Route nationale ; Rte Dle, Route départementale.

L'enseignement mutuel a depuis longtemps fait ses preuves. Nos lecteurs qui pratiquent la bicyclette et voudraient l'employer à une excursion de vacances nous sauront gré sans doute de leur communiquer, à titre de conseils, l'itinéraire tracé par M. Chevillard, de Béziers, lauréat de notre Concours du mois de Juin. C'était un programme de voyage dans la région du Tarn, destiné à un ami ; il peut donc servir à tous nos lecteurs.

ITINÉRAIRE.

L'itinéraire que je vous ai tracé parcourt une région curieuse tant au point de vue de la variété des sites que des monuments de tous âges que vous pourrez visiter. Le voici :

L'Isle-d'Albi, Rabastens, Gaillac, Albi, Lescure, Arthez, Saint-Juéry, Ambialet (Tarn), Saint-Sernin, Saint-Affrique, Millau (Aveyron), Saint-Préjet-du Tarn, La Malène (Lozère), Séverac-le-Château, Rodez, Salles-la-Source, Conques, Réquista (Aveyron), Valence-d'Albigeois, Albi, Gaillac (Tarn).

CARTES.

1° Pour reconnaître, à l'étape, l'excursion du lendemain, consulter la carte du Ministère de l'Intérieur au 1 : 100000, non cartonnée pour éviter du poids. Les feuilles nécessaires sont : Rabastens, Albi, Saint-Sernin, Saint-Affrique, Valleraugue, Millau, Réquista, Florac, Saint-Geniez, Rodez, Espalion, Carmaux, soit 12 feuilles. (Chaque feuille 0 fr. 80 à la librairie Hachette.)

2° Comme carte de guidon nécessaire pendant la route, la carte au 1 : 320000 du Dépôt de la Guerre. Une seule feuille : n° 26, Rodez. (Chez Lavauzelle, 11, Place St-André-des-Arts à Paris.)

OUVRAGES A CONSULTER.

Pour les renseignements complémentaires que vous pourriez désirer sur la région à parcourir, voyez les *Guides Joanne* : Gascogne, Languedoc, et Cévennes, ou encore les géographies départementales du même auteur : Tarn, Aveyron, Lozère. Tous ces ouvrages à la maison Hachette.

PIÈCES D'IDENTITÉ.

Carte d'identité avec photographie.

HABILLEMENT.

Bas de laine, caleçon fin, chemise de flanelle (avec faux col et manchettes en celluloïd), foulard pour remplacer le faux col pendant la chaleur, culotte large, veston jersey avec poches et col fermé droit ou chevalière, chapeau léger ou casquette avec couvre-nuque mobile, lunettes de cantonnier avec verres fumés, brodequins en cuir jaune ou noir, neufs, à semelles solides, gants.

ACCESSOIRES DE POCHE.

Boussole, curvimètre, crayon, carnet, portefeuille, montre, couteau, porte-monnaie.

EFFETS DE RECHANGE.

Dans le sac de cadre : Une chemise flanelle de rechange, 1 caleçon, 3 paires de bas, 1 brosse à cheveux, 1 brosse à dents, 1 éponge de toilette, 1 paire de ciseaux, savon, 1 paire de jambières de couleur assortie aux brodequins, toile ou cuir, pour les excursions à pied dans les rochers, ou pour la pluie.

Tel est le strict nécessaire. Si vous le trouvez insuffisant, faites-vous adresser en route des colis postaux. Le mieux est, en cas d'insuffisance de linge, de se faire blanchir en route.

PÈLERINE IMPERMÉABLE ; PORTE-CARTES.

En cas de pluie et pour la fraîcheur des soirées prenez sur le guidon la pèlerine. Sur le guidon aussi un carton ordinaire à dessin 0,18 × 0,26. Dans ce carton sont pliés les cartes et dessins, maintenus par deux élastiques, la carte de guidon ouverte. De cette façon on peut la consulter pendant tout le trajet.

PRÉCAUTIONS.

Une chambre à air de rechange.

POIDS DU PAQUETAGE.

Votre paquetage ainsi composé, votre bicyclette ne portera pas, tout compris, un poids supérieur à 6 kilos.

LA VEILLE DU DÉPART.

Faites emballer par votre fournisseur habituel votre machine dégagée de tous accessoires. Inscrivez dessus votre adresse à Gaillac, à l'hôtel où vous devez descendre.

M. Barthélemy, mécanicien à Gaillac, rue de la Gare, sera prévenu à l'avance d'avoir à retirer votre machine à la gare dès le lendemain de votre arrivée à la première heure, de façon qu'elle soit déballée, prête à partir à 9 heures.

BUDGET.

Achat de cartes : 12 feuilles à 0 fr. 80 = 9 fr. 50 + 1 feuille à 0 fr. 50.. .	10 10
Emballage et fourniture de cadre au départ.	5 »
Voyage de Paris à Gaillac, 3e classe, aller et retour	68 40
Port de la machine, aller et retour .	» 20
4 repas en chemin de fer, aller et retour, à 3 fr. 50 l'un.	14 »
Emballage de la machine au retour (sans fourniture de cadre).	3 »
Chambre le jour d'arrivée à Gaillac .	2 »
147 fr. 30 à diviser par 13 jours de voyage à bicyclette, soit 11 fr. 30 environ par jour.	147 30
Total égal à la somme disponible. .	250 »

Si vous préférez voyager en 2e classe, le voyage, aller et retour, vous coûtera 104 fr. 80 et la somme vous restant pour le voyage à bicyclette sera de 110 fr. 90, soit 8 fr. 53 par jour. Cette somme ne permet pas de prévoir les dépenses éventuelles de la route : accidents de machine, accidents de personne, locations de voiture ou de barque, pourboires, etc. Je vous conseille donc la modeste 3e classe, au moins à l'aller.

Voici maintenant votre itinéraire proprement dit :

1re *journée.* — Départ de Paris (gare d'Orléans) 7 h. 38 m. : dans une valise les effets destinés a être placés ensuite sur la machine. Déjeuner à Vierzon, dîner à Brives. Arrivée à **GAILLAC**, Hôtel du Commerce, à 11 h. S. Faire parvenir votre bulletin de bagages au mécanicien.

2e *journée.* — Etre prêt à 7 h.; s'assurer que la machine a été retirée, et qu'elle sera prête pour 9 h.

Départ à 9 h. pour Rabastens (sans bagages). On sort de Gaillac par le sud-ouest, rive dr. du Tarn, on traverse la ligne de chemin de fer de Toulouse.

A 9 h. 45 (16 k. 3). Rabastens Hôtel Bousquet), CT, sur le Tarn.

Eglise N.-D., église Saint-Pierre, chapelle élevée sur l'emplacement de l'ancien cimetière, tombeau des Puységur, pont suspendu sur le Tarn, château de la Castagne, château de Saint-Géry ancien souterrain refuge. — Déjeuner, départ à 1 h. après-midi par la route de Gaillac : à 1 h. 30, 7 k. L'Isle d'Albi, CT, sur la rive droite du Tarn. Sur la place, fontaine monumentale, belle église, cloche remarquable, ancien château de Bellevue, église de Montaigut, crypte. Départ à 3 h. par la route de Gaillac.

A 3 h. 45, 9 k. 3, **GAILLAC**, SP., sur la rive droite du Tarn, églises Saint-Michel, Saint-Pierre, Saint-Jean, pont suspendu sur le Tarn, tour de Palamata, maisons curieuses, fontaine du Griffon, statues du général d'Hautpoul et du docteur Rigal.

3e *journée.* — Achever de visiter la ville de Gaillac.

Départ à 10 h. du matin par la route nationale d'Albi. On sort de Gaillac par le nord-ouest. On traverse le Tarn à Marsac, puis, peu après, la ligne de chemin de fer d'Albi à Toulouse, que l'on suit jusqu'à sa bifurcation avec celle de Castres. Traverser également cette dernière : — on entre à 11 h. 45, (21 kilomètres) **ALBI**, PF, chef-lieu du département du Tarn, sur la rive gauche du Tarn : Hôtel du Nord, 7 fr. par j. (déj. 2 fr. 50, dîn. 3 fr., ch. 1 fr. 50). Deux ponts, dont l'un date du moyen âge, viaduc sur le Tarn, sur lequel passe le chemin de fer de Carmaux, cathédrale Sainte-Cécile, église Saint-Salvi, statue de Lapérouse, musée, bibliothèque, parc du Lude, palais archiépiscopal.

(A suivre.) CHEVILLARD.

En Route vers Madagascar[1]

Aden, Zanzibar, Mayotte

Dimanche. — A 6 heures et demie du matin, réveil en rade d'Aden. Déjà les Somalis entourent notre bateau, à la nage, demandant à grands cris qu'on leur jette quelque menue monnaie qu'ils rattraperont en plongeant. Ils sont venus sur leurs petites pirogues, faites d'un seul tronc d'arbre, qu'ils manœuvrent à l'aide d'une pagaie primitive : une perche et deux rondelles de bois clouées à chaque bout.

Ces Somalis passent partout, grimpent partout. Le bateau en est envahi. Il y en a de couchés sur la tente du pont, de blottis dans les embarcations. On les chasse à coups de balai. Ils font une grimace et reparaissent de l'autre côté.

Nous prenons un canot avec six rameurs indigènes. Il y a avec nous une vieille dame française fort effrayée, deux Anglais à destination des Indes, et une sœur de charité qui va fonder une mission sur la côte des Somalis.

Ici on paye en roupies indiennes (1 fr. 40), et pour nous en fournir il est venu jusqu'à bord des juifs, reconnaissables aux mèches de cheveux qui leur pendent aux tempes comme des oreilles d'épagneul.

Une heure à la rame pour gagner terre. A quelques mètres du débarcadère, nos indigènes s'arrêtent, le temps de passer une tenue décente avant de toucher la terre britannique, car ils étaient à peu près nus. Un vieux pantalon sans fond, une veste veuve d'une manche font les frais de cette toilette. Tout est paré et nous pouvons accoster à Steamer Point, où est la ville anglaise, un assemblage de maisons blanches, casernes de cipayes, postes de douaniers et cottages, encadré par des gradins de rochers rouges et nus, brûlés de soleil.

A l'appontement, un de ces policemen hindous que les Anglais installent dans toutes leurs colonies : un vêtement de toile grise, un turban, et comme seule arme un petit fouet à courte lanière et à gros manche.

ZANZIBAR.
LA POSTE FRANÇAISE.

Dans une voiture à vélum, traînée par des poneys indiens et conduite par un Malabar à turban rouge, nous filons vers Aden et les citernes, en longeant le quai de Steamer Point. C'est là que s'alignent, venant d'Abyssinie, les innombrables balles de café moka. Tout près sont les maisons des portefaix arabes. Sous les vérandas, les enfants tout nus et les femmes, empaquetées de cotonnades multicolores, reposent, couchés pêle-mêle.

Une seule issue pour entrer à Steamer Point ou en sortir, avec un poste de cipayes pour la garder. Partout ailleurs, la muraille de roc, dont les brèches ont été bouchées par des terrassements ou des forts.

Sur la route qui va vers Aden c'est un va-et-vient affairé : Malabars drapés dans des étoffes aux couleurs violentes, une calotte de paille bariolée sur la tête, Parsis aux longs bonnets pointus, Abyssins enveloppés de pièces d'étoffe blanche, Somalis bronzés, presque nus, la chevelure souvent teinte en jaune pâle, condui-

1. Ce voyage est la suite du journal de route d'un de nos amis : voir *A Travers le Monde*, 1895, n° 26, p. 257.

sant des chameaux chargés de bois et d'herbe sèche, nègres déguenillés poussant des chèvres bizarres, blanches avec la tête noire, enfants vêtus seulement d'un bracelet ou d'un collier, selon le sexe, courant sous le soleil et dans la poussière.

A travers le village nègre, nous arrivons aux citernes. Il y en a une douzaine, contenant chacune 8 à 12 mille gallons[1], groupées autour d'une vallée très étroite, où d'anciennes coulées de lave font comme des canaux naturels pour amener là l'eau de pluie. Par malheur il ne pleut presque jamais et c'est à peine si une mince couche d'eau croupissante couvre le fond de quelques-uns de ces réservoirs.

Auprès il y a bien deux ou trois puits très profonds, mais l'eau en est saumâtre. Aussi les Anglais ne se servent-ils que de l'eau de mer, distillée à grands frais à l'aide d'appareils spéciaux.

Ce manque complet d'eau empêche toute végétation. Seul un banyan a résisté près d'un puits et on le montre comme curiosité. Le bois, le fourrage, viennent à dos de chameau, de très loin.

Du village indigène, on peut revenir à la mer par un tunnel, creusé dans le roc, qui débouche près de la plage. A côté sont les réservoirs où est l'eau nécessaire à la garnison.

ZANZIBAR.
PAYSAGE DANS L'ÎLE.

Lundi. — En mer, en pleine mer pour sept jours.

Nous avons pris à Aden des passagers de pont. Il y a parmi eux une famille hindoue du Malabar, qui se rend à Zanzibar : deux hommes, coiffés l'un d'une calotte, l'autre d'une petite mitre de paille; deux femmes qui paraissent déjà âgées; quatre fillettes de huit à douze ans et deux petits garçons de quatre à cinq, plus un tout petit à la mamelle, qui dort dans une sorte de hamac, une pièce de toile tendue sur deux demi-cercles de fer. Les femmes et les fillettes portent de beaux bracelets d'argent et d'or aux poignets et aux chevilles, et des bagues aux mains et même au second orteil. Tout ce monde est parqué sur des nattes.

Mardi. — Une légère avarie de machine nous a un peu retardés et nous passons au jour devant le cap Guardafui. Toujours la même côte, nue et désolée.

Vendredi. — 30 degrés à l'ombre sur la passerelle du commandant. Dans le salon, un nègre de Sainte-Marie de Madagascar, engagé spécialement, ne cesse d'agiter le *panka*, pour nous éventer.

Afin d'aérer les cabines, on a engagé dans les hublots des manches de tôle qui prennent l'air déplacé par notre course et glissant sur les flancs du bateau.

Ce sont des nègres, engagés à Aden, qui font l'office de chauffeurs. Eux seuls peuvent supporter devant les foyers cette température.

1. Le gallon vaut environ quatre litres et demi.

L'agent des postes qui est à bord a de très jolis clichés de Zanzibar. Nous arriverons là lundi matin.

Lundi. — Au matin, le bateau est immobile, à un mille de la côte, en vue de l'île de Zanzibar. Ces parages sont dangereux et il faut attendre un pilote. Le nôtre arrive dans une pirogue formée de deux demi-troncs d'arbres creusés, reliés ensemble; de chaque côté, deux poutrelles placées en travers dépassent et portent deux planches formant balancier.

Sur la côte basse on distingue des cocotiers, des manguiers énormes d'un vert métallique, toute une végétation luxuriante. Dans la verdure, des cases de nègres et de grandes maisons de campagne, blanches, avec de larges vérandas.

En approchant, la ville semble émerger des flots. On reconnaît le palais du sultan à la haute tour qui le surmonte, la tour de l'horloge; celle-ci donne l'heure musulmane, en retard de huit heures sur la nôtre. Puis ce sont les consulats, au-dessus desquels flotte le pavillon national. A droite, à l'extrême pointe, le Consulat anglais, confortablement installé. Plus près du palais du sultan, carré, à trois étages, entouré de balcons couverts, le bâtiment des Messageries Maritimes et le Consulat français.

Dans le port, il y a de nombreux vaisseaux : un italien, deux anglais, deux bateaux de guerre du sultan de Zanzibar, battant pavillon rouge. Puis, le long des quais, une quantité de boutres arabes, de barques indigènes de toutes tailles, de toutes formes. Tout près de nous passe un boutre qui n'a pas plus de 8 mètres, cinglant à toutes voiles vers le port. Il est monté par un équipage en guenilles, dont la peau a des tons de brique cuite. Ces gens-là se risquent ainsi jusqu'à Aden, jusqu'aux Indes même, pour rapporter des marchandises aux trafiquants malabars établis ici.

Descendus à terre, nous sommes entourés d'une bande hurlante de négrillons. Prenons-en un comme guide, pour nous débarrasser des autres. C'est le nommé Ali. Il est couleur de bronze, coiffé d'une chéchia rouge, et vêtu du col aux pieds d'une ample chemise de calicot blanc.

Par un dédale de petites rues tortueuses, nous nous dirigeons vers le Consulat de France. Ces ruelles sont bordées de grandes maisons à plusieurs étages, dont les murs, peints à la chaux, renvoient brutalement les rayons d'un soleil implacable. Les fenêtres étroites sont closes de volets de bois pleins. Les portes sont admirablement sculptées dans le style hindou, garnies de clous de cuivre ciselé à têtes saillantes. Quelques-unes sont entre-bâillées, et l'on aperçoit un vestibule garni de bancs, puis une cour intérieure, ombragée de palmiers. Un nègre en garde l'entrée.

Une foule grouillante, bariolée, affairée, se coudoie dans ces ruelles étroites. Toutes les races s'y rencontrent; on y voit toutes les couleurs de peau, depuis l'Indien au cuir jaune de pain d'épice, jusqu'au Somali couleur de suie, en passant par l'Arabe de Mascate au ton de bronze florentin et l'Européen dont les joues anémiées ont pris des aspects blafards de cire vierge.

Presque tous ces gens portent la *gandoura*, grande chemise arabe, serrée au cou et aux poignets, descendant jusqu'aux chevilles. Les riches Arabes revêtent par-dessus une grande robe noire, ouverte sur le devant et brodée richement en or, au col, aux manches et le long des coutures; elle laisse apercevoir une large ceinture de soie multicolore, sur laquelle passe un ceinturon brodé, qui retient un superbe poignard à lame recourbée, au long manche d'argent artistement travaillé. Ces poignards viennent de Mascate et coûtent 150 francs et plus.

ZANZIBAR.
UN FAUBOURG DE LA VILLE

Graves et majestueux, ces Arabes s'en vont de leur pas toujours égal, contrastant avec l'allure agitée des noirs.

Les négresses sont extrêmement pittoresques, avec leurs cheveux tressés en une infinité de petites nattes, leurs pagnes aux mille plis flottants, blancs à desseins bleus, laissant à nu les bras, les épaules et le haut de la poitrine. Certaines ont la figure à demi cachée sous une sorte de masque, formé de deux valves en cuir, plus ou moins rehaussées d'or et d'argent. Placées comme les œillères de nos chevaux, ces valves s'avancent de chaque côté du visage, cachant les joues, ne laissant voir que le nez, la bouche et le milieu du front.

ZANZIBAR.
DANSES DEVANT LE PALAIS DU SULTAN.

Ces négresses et les Indiennes du Malabar, couvertes de bijoux comme des châsses, sont les seuls représentants exotiques du sexe féminin qu'on puisse voir dans les rues. Les Arabes confinent leurs femmes dans leurs harems, derrière ces grands murs blancs que nous côtoyons et qui sont demeurés impénétrables à notre civilisation. Malgré l'exemple du sultan, qui n'a qu'une femme, ses ministres, les hauts dignitaires, en ont un grand nombre et aussi, malgré la prétendue abolition de l'esclavage, de nombreux esclaves pour les garder.

Nous flânons. Tout le commerce de détail est aux mains des Indiens Malabars, qui occupent un des plus beaux quartiers. Ils sont changeurs et tailleurs, marchands de curiosités, de cannes en peau d'hippopotame, de bibelots en argent repoussé, fabriqués artistement à Bénarès, plateaux, cafetières, sucriers, salières, tout cela orné de fleurs, d'arabesques, d'animaux symboliques.

Pour vendre ces objets d'argent on les met dans un des plateaux de la balance; dans l'autre on fait le contrepoids en roupies. On compte ensuite ces roupies, et pour la main-d'œuvre on y ajoute la moitié du total.

Le marché se tient à un étroit carrefour, dominé par une grosse tour, reste des anciennes fortifications. On y trouve tous les fruits, tous les légumes du pays, mangues, mandarines, bananes, noix de coco, ananas, jacquiers, clous de girofle. Zanzibar est un grand entrepôt de girofle. Un magasin, tout à l'heure, en était rempli jusqu'au faîte et l'odeur pénétrante s'en répandait au loin dans la rue.

Tout à côté, un nègre est occupé à empiler des défenses d'éléphants dans des sacs. Il y en a plusieurs centaines, venues sans doute de l'intérieur, par les caravanes.

Voici des rails de chemins de fer à voie étroite, qui surprennent, là, dans ce milieu exotique. C'est un tramway, paraît-il, que le sultan s'est fait construire, pour aller commodément à une de ses maisons de campagne.

Ce même sultan est seul ici à posséder des voitures et, selon son habitude quand un consul le demande, il en a mis une à notre disposition pour nous promener dans la campagne. C'est un nègre de Sainte-Marie, en riche costume arabe, qui conduit. Dans cet appareil nous recevons les honneurs militaires du poste. Les soldats sont à peu près à l'européenne, tout en blanc, avec une petite calotte.

La voiture est presque aussi large que les rues. Elle suit un long faubourg bordé de cases indigènes très basses, aux murailles de bois et de terre gâchée. La toiture est formée d'une épaisse couche de feuilles de cocotier. Les habitants ont de petites industries variées, et leurs étalages sont établis tout simplement sous l'auvent de la façade.

Nous croisons une troupe de gens qui travaillent à la route. Ils ont au cou un gros anneau de fer, fixé à

ZANZIBAR.
LE PORT, LES CONSULATS EUROPÉENS.

une longue chaîne qui les relie tous, en file, les uns aux autres. Ce sont des esclaves qui auront désobéi.

En pleine campagne maintenant. Des manguiers énormes, couverts de fruits, des cocotiers au grand panache de palmes, des plantations de manioc, de ricins, de girofliers, de cannes à sucre. Devant les petites cases basses, de vieilles négresses pilent le maïs ou le sorgho, pour le repas du soir.

Halte auprès d'une petite mosquée, ombragée d'un énorme jacquier, aux fruits verts gros comme des citrouilles. Par les baies grandes ouvertes, je vois un vieillard accroupi sur les talons, des lunettes énormes sur le nez, lisant dans un manuscrit souillé par des mains malpropres. Un grand diable, au nez en bec d'aigle, au large turban, se tient debout, tourné vers le soleil couchant, dans une attitude de prière et dans une immobilité de statue.

Au retour nous longeons un étang, où nègres et négresses font, pêle-mêle, leurs ablutions du soir.

Ensuite c'est la promenade où vient la population européenne, consuls, gros commerçants allemands avec leurs femmes. Celles-ci en robes blanches, coiffées étrangement, comme les hommes, du casque blanc des colonies. Mais il faut rentrer à bord pour dîner et partir dans la nuit.

Mercredi. — En pleine mer, et pourtant quelle atmosphère lourde et étouffante! On sent que nous approchons des côtes malgaches. Douches matin et soir.

Jeudi. — Dès le matin on distingue à l'horizon, par le travers, l'île de Pamanzi, qui appartient au groupe de Mayotte, composé principalement de cette île, de D'zaoud'zi et de Mayotte ou la Grande Terre. Au loin c'est une série de petits mamelons verdoyants.

Toutes ces îles sont entourées d'une ceinture presque ininterrompue de coraux, dont beaucoup forment des bancs très longs, presque à fleur d'eau. Entre ces récifs et la plage s'ouvrent des criques et des ports fort beaux, mais d'un accès dangereux.

La passe Boudéni, qui donne entrée dans le port de Mayotte, est indiquée par une série de bouées rouges et noires, entre lesquelles nous avançons doucement. Le bateau suit une route des plus compliquées, décrivant une courbe qui ne saurait être mieux comparée qu'à la queue d'un *g*.

Il pleut à torrents et l'on a d'abord peine à distinguer au loin. Puis l'horizon s'éclaircit, et la rade s'étale à nos yeux, fort belle.

A bâbord, la Grande-Terre avec sa couronne de montagnes, couvertes de forêts. Sur la plage, un grand village nègre, dont les petites cabanes de paille se mirent dans l'eau.

A tribord, la petite île de D'zaoud'zi, toute verdoyante, ayant, à l'extrême pointe, quatre ou cinq maisons blanches, blotties parmi les manguiers et les cocotiers, tout près de la jetée où viennent accoster les bateaux.

Le palais du gouverneur disparaît au milieu des arbres. De loin on n'aperçoit que son toit de tôle, surmonté du paratonnerre, indispensable dans ces pays d'orages et de typhons.

A l'autre extrémité, perchée à mi-côte sur une colline abrupte qui domine la mer, l'élégante construction des Messageries Maritimes se cache à demi dans son nid de verdure.

Le long de la côte, des chalands, des boutres arabes, des barques à balancier sont amarrés.

C'est à D'zaoud'zi que réside le gouverneur français, chargé d'administrer non seulement Mayotte, mais aussi le groupe voisin des Comores. Il est assisté dans ses fonctions d'un conseil colonial, qui comprend le président du tribunal et un médecin principal de la marine.

D'zaoud'zi possède un hôpital de trente lits, où il n'y a jamais de malades. D'ailleurs le nombre des colons est fort restreint.

C'est dans cette petite île, à cause de sa salubrité relative, à côté de celle de Mayotte, que résident le gouverneur, les fonctionnaires et les colons. Et pourtant il ne s'y trouve pas d'eau, et chaque jour il faut en envoyer chercher à la Grande Terre, par bateaux.

Vendredi. — Au matin nous avons quitté Mayotte, et ce soir, à 7 heures, nous jetons l'ancre en rade de Nossi-Bé.

Les Huîtres Perlières
dans le Golfe de Californie

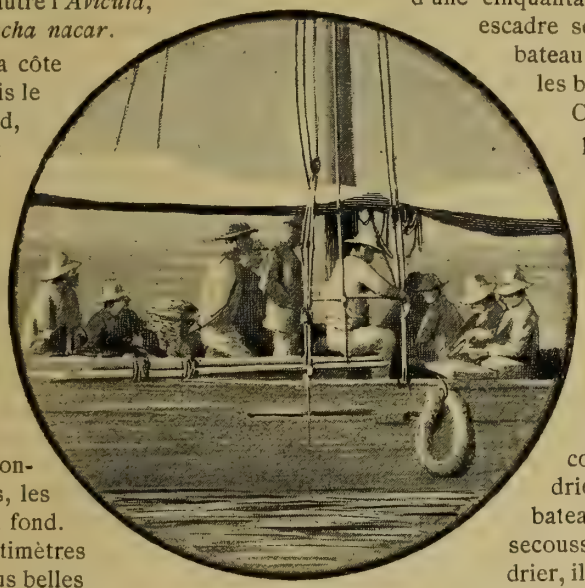
M. Léon Diguet, dont nous avons raconté le voyage en Californie, a étudié la pêche des huîtres perlières dans le golfe. C'est à lui que sont dus les renseignements qui suivent.

Les huîtres du golfe de Californie qui donnent des perles fines sont de deux espèces : l'une est la *Meleagrina margaritifera* et l'autre l'*Avicula*, qu'on appelle au Mexique *concha nacar*.

La méléagrine vit sur la côte est de la Basse-Californie, depuis le 27e degré de lat. N. jusqu'au sud, et en contournant la pointe et en remontant sur la côte occidentale jusqu'au 25e degré.

A l'âge de trois ans, la nacre acquiert de la valeur et l'huître commence à avoir des perles. Le plein développement est acquis à cinq ans. A partir de sept ans, l'huître dépérit et ses produits sont inférieurs.

Cette méléagrine se rencontre isolée, fixée sur les rochers, les madrépores ou les graviers du fond. Sa taille varie entre 10 et 17 centimètres de diamètre. Sa nacre est des plus belles et des plus translucides. Quant à ses perles, elles varient beaucoup de forme et de couleurs et sont souvent noires.



RECHERCHE DES HUITRES A BORD DU BATEAU PONTÉ.
D'après une photographie communiquée par M. Diguet.

Parmi les plus belles perles trouvées, on en cite une, pêchée en 1882, qui fut vendue en Europe 40000 francs. Elle pesait 28 quilates.

L'avicule, au contraire, se rencontre surtout au nord du golfe. Sa nacre n'est pas utilisable. Cette huître est beaucoup plus abondante en perles que la méléagrine, mais celles-ci sont souvent de valeur inférieure. Pourtant l'avicule donne quelques perles noires irréprochables.

On la rencontrait autrefois par vastes bancs; mais dans les lieux où se pratique la pêche et pour des causes difficiles à préciser, on ne la trouve plus qu'isolée.

Le plus curieux, c'est que dans certains bancs presque toutes les huîtres contenaient des perles, tandis qu'elles en étaient dépourvues complètement dans d'autres.

Citons encore deux coquilles perlières de la même région : la *Pinna rugosa*, dont les perles sont belles, mais se fendillent rapidement, et l'*Haliotis splendens*, qui donne de grosses perles, le plus souvent d'un ton bleu métallique.

Dès l'époque où les Espagnols occupèrent le Mexique, on commença à pêcher les huîtres perlières dans le golfe de Californie. Ce furent surtout les Indiens qu'on employa comme plongeurs. Cette industrie alla se développant jusqu'à l'heure actuelle, où les conditions dans lesquelles elle s'exerce ont été totalement modifiées par l'adoption du scaphandre.

Aujourd'hui le droit de pêche est concédé à quatre compagnies, à chacune desquelles est assignée une zone distincte.

C'est à La Paz que s'organisent les campagnes de pêche, et c'est là que se recrute le personnel spécial.

Chaque compagnie arme une flottille de quinze à vingt barques à voiles non pontées et un voilier ponté d'une cinquantaine de tonneaux. La petite escadre se rend au lieu de pêche. Le bateau principal se met à l'ancre, et les barques se dispersent alentour. Chacune d'elles a un équipage de six hommes. D'abord le scaphandrier, le personnage principal. Il est attaché par la ceinture à une corde, le *cable de vida*, sur laquelle s'applique le tube qui lui transmet l'air. Ce câble sert au scaphandrier à communiquer avec un chef, le *cabo de vida*, ainsi nommé parce que la moindre négligence peut compromettre la vie du scaphandrier. Ce chef, placé à l'avant du bateau, tient le câble, et, par les secousses que lui imprime le scaphandrier, il fait diriger la barque à droite, à gauche, en avant, etc. Il est averti aussi de tout danger qui viendrait à menacer son camarade.

Armé d'un pic de fer, le plongeur détache les coquilles et les place dans une corbeille de fer. Toutes les deux heures il remonte à bord, pour quelques minutes. La durée de son travail est de six heures par jour.

Deux autres hommes pompent constamment l'air nécessaire au scaphandrier.

Enfin deux matelots rament pour maintenir la barque en place ou la diriger dans le sens indiqué par le plongeur.

La journée terminée, chaque barque dépose à bord du bateau ponté la pêche de ses scaphandriers.

C'est là que les huîtres sont ouvertes. Une dizaine d'ouvriers assis à une table basse procèdent à cette opération, arrachent le mollusque de sa coquille, le pétrissent dans leurs doigts pour en extraire les perles, et cette manœuvre est répétée une seconde fois, pour plus de sûreté, par un autre ouvrier.

Des surveillants président à ce travail, qui s'accomplit en silence, de façon qu'aucune conversation ne favorise un tour de prestidigitation destiné à soustraire une perle.

D'autres hommes nettoient les coquilles, les font sécher et les mettent en sac. On en extraira plus tard la nacre.

Cette campagne de pêche dure de un à six mois, en moyenne trois ou quatre. Un petit vapeur, le *Paris*, vient de temps à autre de La Paz, apporter à chaque flottille des approvisionnements et la correspondance. Il fait en même temps la police et emporte les perles déjà recueillies.

La pêche par la méthode ancienne dite de la « plonge de tête » n'est plus guère usitée. D'abord elle exige des sujets doués d'aptitudes très spéciales pour bien plonger et rester le plus longtemps possible sous l'eau; ensuite elle ne permet pas d'atteindre de très grandes profondeurs. De plus elle exige un temps particulièrement calme et clair, pour que le plongeur, avant de descendre au fond, distingue par transparence les bancs d'huîtres. Aussi la plonge de tête a-t-elle été presque abandonnée et n'est-elle plus pratiquée maintenant que par quelques pêcheurs, propriétaires de barques, qui passent un contrat avec une des quatre compagnies et leur présentent les perles trouvées, sur lesquelles elle a un droit de préemption. On ne pêche donc plus guère qu'à l'aide du scaphandre.

Une autre méthode est en ce moment expérimentée par M. Gaston Vives, dans une lagune de l'île San José.

Cette lagune d'eau de mer a environ un mètre de profondeur. Ses rives sont bordées de palétuviers dont les racines plongent dans l'eau. On y avait parqué des méléagrines pêchées trop jeunes, pour les laisser s'y développer. Non seulement le résultat désiré a été obtenu, mais on a constaté que les huîtres perlières se reproduisaient dans la lagune.

On élèvera donc des méléagrines comme de simples huîtres comestibles, et le propriétaire n'aura que la peine facile de récolter dans son parc les précieuses perles destinées à la parure de nos élégantes.

M. Neumann au Lac Victoria

Les Grandes Régions naturelles de l'Afrique centrale

Nous avons eu tout récemment le plaisir de recevoir à Paris M. Oscar Neumann, correspondant du Musée d'Ethnographie de Berlin, que l'éminent directeur de ce musée, M. Bastian, avait, depuis quelque temps déjà, mis en relations avec nous. Nous sommes heureux de pouvoir présenter à nos lecteurs l'homme et l'œuvre.

M. Neumann, à peine âgé de 28 ans, est né à Berlin en 1867. Aussitôt après ses études faites au gymnase de Berlin et à celui de Duisburg, et achevées aux Universités de Berlin et Munich, il est parti pour l'Afrique. Depuis 1892, naturaliste très distingué, il a passé trois ans de sa vie à poursuivre des études méthodiques sur les races et les espèces qui peuplent la région mal connue encore du lac Victoria. Quoique ses recherches aient porté particulièrement sur l'Ouganda et les pays du Karagoué et du Rouanda, en dehors de la zone d'influence allemande, elles se rattachent au grand courant scientifique d'exploration qui n'est pas l'un des résultats les moins précieux de l'établissement du protectorat germanique dans cette région de l'Afrique.

Elles ont abouti à des conclusions d'une haute portée pour la connaissance précise du continent noir tout entier. Elles apportent la solution d'un problème zoologique très curieux.

En 1885, Elisée Reclus pouvait encore écrire : « Pour la faune, l'Afrique n'a point d'aires aussi nettement limitées que celles de la flore. » Il ne l'écrirait plus aujourd'hui, renseigné et érudit comme il sait l'être.

L'Afrique orientale et l'Afrique occidentale, qui se distinguent si nettement au point de vue climatérique et végétal, ne sont pas moins distinctes comme habitats des espèces animales. Par son climat sec et la disposition de ses plateaux, l'Afrique orientale est comme le prolongement sur les bords de l'océan Indien des régions du sud. Et sa végétation diffère ainsi de celle des régions de l'ouest, plus basses, plus humides et plus chaudes. Ce qu'on ne savait pas, et ce qui est aujourd'hui prouvé, c'est que les conséquences de ces rapports s'étendent aussi aux diverses faunes de ces régions.

M. OSCAR NEUMANN.

Communiqué par M. le professeur Bastian de Berlin.

M. Neumann aura surtout contribué à l'établir. Déjà Speke et Grant, les explorateurs du Nil, avaient rapporté des collections d'oiseaux et d'animaux qui, étudiées en Europe, avaient donné lieu de le penser. La question s'était posée plus encore après les belles recherches d'Emin, Stuhlmann, Jackson et du Dr G. A. Fischer. Elle est résolue aujourd'hui, comme il convenait, par le tracé scientifique de la ligne qui sépare les animaux de l'Afrique occidentale (versant de l'Atlantique) et ceux de l'Afrique orientale (versant de l'océan Indien), analogues aux espèces de l'Afrique du sud.

M. Neumann a mis deux ans et demi à l'établir. C'est beaucoup pour la peine qu'il en a eue, et peu pour les résultats qu'il nous apporte.

L'explorateur partit de Tanga au début de 1893, à la limite des possessions anglaises et allemandes, et descendit d'abord vers le sud par Megila, Irangi jusqu'à Mpouapoua. Là il s'arrêta quelque temps pour prendre part à une campagne contre les Ouhéhés. Après son retour à Dusandaoué, il reprit résolument la route du nord, visitant les abords encore peu connus du lac Natron, du volcan Gurui qui le domine et dont il fit l'ascension, toute la région au nord du lac Manyara.

C'est depuis ce moment qu'ayant bien étudié et en différents sens la région orientale de la colonie, il se détermina à pousser vers l'ouest dans la direction du lac Victoria. Le 7 décembre 1893, il quittait Mgogo à l'est du lac Manyara, et par la forêt et la steppe, à

travers un pays volcanique, il atteignait le grand fleuve Ngare Dobach, encore peu connu, et enfin le lac lui-même, à la baie Mori, sur la côte orientale. De là il remonta jusqu'au nord du lac, dans la région extrême du Kavirondo, où il eut beaucoup de traverses, des combats avec les indigènes, qu'il finit par apaiser.

Au mois de mai 1894 il s'éloignait de ce centre de Kuoia Moumya pour aller par Kampalla en Ouganda et Boukoba renouveler ses provisions à Mouanza, à l'extrémité opposée du lac, dont ainsi il faisait presque complètement le tour, en suivant la côte.

Sur toute cette route qui très peu de temps auparavant avait été en partie étudiée par le Dr Fischer, M. Neumann faisait des étapes importantes et prenait son temps pour observer. Dans sa marche du pays des Massaï au Kavirondo, il commençait à tracer la limite des deux faunes caractéristiques de l'Afrique orientale et occidentale. Il la marquait d'abord sur le cours du Ngare Mboussé entre le 34e et le 35e degré de longitude est. Et il le prouvait en signalant sur la côte orientale du lac, à Koua Kiloto, la présence de mammifères très caractéristiques de la zone de l'ouest africain : trois espèces de singes qui n'avaient point été vus encore à l'est du Congo : l'une qui peuple le hinterland du Cameroun, l'autre un grand singe noir à nez blanc, le troisième, spécial au bassin du Congo, le plus bizarre des singes africains, dont on possède fort peu de types, le *Colobus occidentalis*.

M. Neumann a prolongé ensuite son séjour dans l'Ouganda, le parcourant quatre fois depuis le Nil jusqu'au Bouddou, s'éloignant à des distances différentes des bords du lac. Il y a fait une ample moisson d'observations et de collections, qui lui permettent de fixer la nature de la faune, tout entière analogue à celle du bassin du Congo. C'est en s'attachant à l'étude des gros mammifères, négligée par ses devanciers, qu'il a pu établir solidement cette analogie.

Quoique très peuplé, l'Ouganda fourmille d'éléphants au même point que les régions situées plus à l'ouest. Sur un seul endroit M. Neumann a vu passer trois troupeaux de ces pachydermes de 30 à 50 têtes chacun. S'il a vu peu de rhinocéros, il a compté dans le Nil une grande quantité d'hippopotames. Le zèbre est extrêmement commun, et les girafes se rencontrent tout à fait au nord. M. Neumann attribue à des épizooties récentes et meurtrières la rareté des bêtes à cornes, des buffles, qui ont été décimés. Mais ce qui lui a paru le plus probant, c'est l'abondance des antilopes, dont il a pu compter neuf espèces, alors qu'il n'y en a pas une sur la côte orientale du Victoria.

L'étude zoologique du Rouanda et du Karagoué a fourni à M. Neumann les mêmes résultats que celle de l'Ouganda et confirme l'existence de cette division fondamentale entre les grandes zones de l'Afrique centrale. En outre, M. Neumann faisait des études d'une importance au moins égale sur la nature et la répartition des races indigènes. On en pourra juger par ses conclusions mêmes.

« L'Afrique, dit-il, est un pays qui a vu jusque dans les dernières années de grandes poussées de peuples, encore inachevées : une population ancienne a été repoussée et comprimée par les Bantous venus du sud. Puis au nord il y a eu une grande immigration de peuples venus du nord-est.

« Les têtes de colonnes de cette double invasion sont au sud dans le Ouhéhés, au nord dans le Kavirondo (bord oriental du lac Victoria). Dans un espace relativement restreint se rencontrent ainsi les races les plus opposées, plus ou moins pures, venues du nord ou du sud. Elles se touchent à l'est du lac, où l'on trouve les Bantous purs dans le Ouassogas, et tout à côté des populations nilotiques dans le Kavirondo. »

Les populations plus anciennes ont été, sous cette double pression, refoulées dans les montagnes, dans les cavernes. M. Neumann a eu l'occasion d'en retrouver de singulièrement installées dans des habitations lacustres très curieuses : sur un fleuve situé au nord du lac, et couvert de végétation, se trouvent des demeures sur pilotis, la plupart isolées, qu'habitent les Ouakenyes, 30 centimètres au-dessus des eaux ; une sorte de ponton, ou radeau situé devant ces maisons, sert de cour où se promènent des poules, des chiens, un mouton, une chèvre. M. Neumann est le premier à avoir retrouvé ces populations primitives.

Ainsi le continent noir s'éclaire peu à peu : son histoire se fait par la vaillance des uns, la patience des autres et le dévouement de tous. M. Neumann avait entrepris ces recherches à ses frais : il a rapporté au musée de Berlin 2 500 échantillons d'insectes, 130 de mollusques, 400 de reptiles, 2 500 d'oiseaux, 275 de gros gibiers parmi lesquels un grand nombre de types nouveaux et tout à fait inconnus. C'est un bon exemple et une belle œuvre.

Jules Leclercq. — *Au pays de Paul et Virginie* (gravures et carte). 1 vol. in-18. — Paris, 1895, Plon, 4 francs.

Ce voyage est la suite de celui que M. Leclercq a fait dans l'Afrique Australe et dont nous avons rendu compte tout récemment. Le champ était moins vaste, l'île Maurice n'atteignant pas même, en étendue, la moitié d'un département français ; mais les observations de l'auteur n'en gardent pas moins leur intérêt et surtout leur agrément ordinaire.

C'est un véritable pèlerinage que M. Leclercq a fait au pays de Paul et Virginie ; il a tenu à visiter tous les lieux immortalisés par le roman de Bernardin de Saint-Pierre, avec une piété littéraire qui n'a pas dû peu surprendre les Mauriciens. Chose curieuse en effet, mais bien humaine! cette idylle, connue par les gens cultivés du monde entier, est dédaignée par la société créole si raffinée de l'île de France, et M. Leclercq a eu grand'peine à exhumer un pauvre exemplaire de *Paul et Virginie* dans la capitale, Port-Louis. Les Mauriciens n'ont pas encore pardonné à Bernardin de Saint-Pierre d'avoir parlé contre l'esclavage.

L'auteur a parcouru l'île de France en tous sens. Il a fait en alpiniste consommé l'ascension des deux pitons basaltiques si pittoresques qui la dominent, le Pouce et le Pieter Booth. Il a été frappé par le déclin de l'élément créole devant l'invasion hindoue ; il montre comment cette île n'est plus aujourd'hui qu'un vaste champ de cannes à sucre, toutes les autres cultures en ayant été bannies peu à peu. Enfin, le climat, tel qu'il nous le dépeint, est enchanteur ; l'île Maurice est un vrai jardin des tropiques. Mais il y a de terribles revers : les fièvres et l'influenza, qui dépeuplent Port-Louis aux dépens du gros village intérieur de Curepipe, et aussi les effroyables cyclones qui anéantissent tout sur leur passage, comme celui du 29 avril 1892.

De Paris, en Bicyclette, aux Gorges du Tarn[1]

15 Jours pour 250 francs.

ABRÉVIATIONS : PF, Préfecture ; SP. Sous-Préfecture ; CT, Canton ; Cne, Commune ; Rte Nle, Route nationale ; Rte Dle, Route départementale.

4e *journée.* — Départ à 5 h. du m. sans bagages : on sort d'Albi par le nord et la rive dr. du Tarn Re Nle de Rodez. On quitte cette route après avoir traversé le ruisseau de Caules et l'on prend à dr. le chemin qui suit la rive g. de ce ruisseau. — A 5 h. 20, 4 k. 5, Lescure, église Saint-Michel, église paroissiale, porte des anciens remparts. Départ à 6 h. 20, par le chemin qui laisse le Tarn à dr.

A 6 h. 35, 3 k., Arthès, et, en face, Saint-Juéry, communes réunies par un pont. Saut de Sabo. Chutes d'eau qui précèdent le pont. En cet endroit commencent les gorges du Tarn. — Repartir pour Albi de façon à y arriver pour déj. La distance est de 6 kil. en prenant à Saint-Juéry la Re Dle qui se dirige au sud-ouest et qui rencontre la Re Nle de Lyon après avoir traversé un petit affluent de g. du Tarn à Albi, visiter la ville.

5e *journée.* — Départ d'Albi à 5 h. du m. par la Re Nle de Saint-Sernin, vers l'est. A 1 kil. on traverse Villefranche, puis à 3 kil. sur la g. on prend le chemin vicinal qui conduit à Ambialet.

A 7 h., 25 k., Ambialet. Commune occupant l'isthme formé par le Tarn.

Un des points les plus curieux des gorges du Tarn. En haut de la colline que contourne la rivière, le calvaire de Notre-Dame-de-l'Oder, l'église, le cimetière, ruines d'un château. Les rives du Tarn fort escarpées méritent une promenade à pied ou mieux encore en barque, jusqu'à l'heure du déj.

Départ à 1 h. apr.-midi par le même chemin qu'à l'aller, mais, arrivé à la Re Nle, tourner à g. A 2 h. 20, 9 k., Alban, CT. Souterrains refuges sur lesquels plusieurs maisons sont construites. Près du village, 2 menhirs.

Départ à 4 h. en continuant la route. On remonte à droite la Re Dle de Saint-Pons (Hérault), et à 1 kil. environ plus loin on entre dans le département de l'Aveyron. On descend jusqu'à la Rance, puis on monte pour atteindre à 5 h. 30 (60 kil. d'Albi) St-Sernin, CT sur la Rance. Hôtel Bel. Restes d'un château; sculptures de l'église.

6e *journée.* — Départ à 7 h., en suivant toujours la même route. On remonte d'abord le Merdanson, puis, après avoir laissé Rebourguil à g., on suit la rive g. de la Dourdou. On traverse cette rivière à Vabres pour suivre, jusqu'à St-Affrique, la rive g. de la Sorgues.

A 9 h. 30, 30 kil., **SAINT-AFFRIQUE** SP. Hôtel du Commerce, 6 fr. 50 par jour, (déj. 2 fr. 50. dîn. 2 fr. 50, ch. 1 fr. 50). Église, jolie fontaine. — Rocher de Caylus. — Jolie promenade.

Départ à 1 h., après déj., par la Rte Nle : Sorti de St-Affrique par le S.-E., on monte jusqu'à la Rte Dle de Rodez, laissant à g. cette route et le village de Thiergues. Après avoir traversé St-Rome-de-Cernon, St-Georges-de-Lusançon, on arrive à 3 h., à (24 kil.), Creissels Cne. Sur la rive g. du Tarn : gorge pittoresque. — Ruines d'un château.

Départ à 6 h., par la Rte Nle, et en quelques min. on arrive par une belle descente d'où l'on découvre toute la ville. A 3 kil. **MILLAU.** SP. (Guide Joanne). Hôtel de France. 7 fr. par j. (déj. 2 fr. 50, dîn. 3 fr., ch. 1 fr. 50), remisage pour machines. — Mécanicien : Fréjaville. Dîner en arrivant.

7e *journée.* — Promenades en ville et aux environs. Repos.

8e *journée.* — Départ à 5 h. par la Rte Nle de Severac. : On sort de Millau par le N. La route se rapproche bientôt du Tarn, dont elle remonte la rive dr. que suit également le chemin de fer de Paris à Cerbère par Neussargues.

A 5 h. 35, 7 kil. Aguessac Cne. Laisser la machine à la gare, gagner à pied le pont à 100 m. environ. On arrive à Paulhe. Très belles gorges, les explorer et repartir aussitôt. En sortant d'Aguessac prendre à dr. la Re Dle qui conduit à Rivière. Abandonner cette route après 3 kil. environ pour prendre à dr. le chemin vicinal qui conduit à la Cresse Cne. Pont sur le Tarn : Belles gorges. Après l'excursion, regagner la route qu'on vient de quitter, puis se diriger vers le N. afin d'arriver pour déj. à (20 kil.) Massegros CT. Hôtel Bonnefous, y déj. Après déj., départ pour St-Préjet du Tarn qui est à 9 kil. : 46 min.

On sort de Massegros par le chemin vicinal se dirigeant vers le S.-E. A 5 kil. on entre dans les gorges du Tarn et l'on descend en traversant le Tarn à St-Préjet Cne. Hôtel Solanet Alphonse. Barques. Voitures. Se rendre à pied au hameau de Villaret (à 1600 m. en face) en visitant sur la route les grottes.

9e *journée.* — Excursions à pied. Départ le plus tôt possible : Suivre le Tarn dans la direction S. et traverser le pont à l'extrémité duquel se trouve le hameau des Vignes. Tourner à dr. et remonter le Tarn par le chemin muletier. A 2 kil. le passage souterrain où le Tarn se perd pendant quelques instants. — Grottes nombreuses. A 6 kil. l'Augle, hameau : visiter la source. — A 2 kil. la Malène Cne. Beau château. — Grottes. — Dolmens. — Statue de N.-D. de Lourdes sur un rocher de la rive g. au-dessus d'une grotte. — Débris des châteaux de Montesquieu et Planiol.

Pour le retour un chemin muletier longe la rive g. du Tarn jusqu'à St-Préjet. La distance est de 10 k. 900 environ. Pour passer par le Causse Méjan, gravir le chemin de la Croix-Blanche, après 23 kil. de marche, St-Préjet. Pour arriver au Causse, des sentiers de chèvres abrègent le trajet; mais prendre un guide.

10e *journée.* — Départ de St-Préjet à bicyclette à 5 h. du m., pour le Massegros. Après le Massegros, prendre la Rte Dle de Séverac. A 5 kil. à dr. le hameau et l'église de St-Dalmazy : laisser la machine, se rendre à pied à la tour de Sermeillet : au pied, sources de l'Aveyron. Nous repartons, et à 3 kil. Severac-le-Château CT : visiter le château, puis en route pour Rodez. D'abord le village de Lapanouse, et, 1 500 mèt. environ plus loin, sur la g., le château féodal de Loupiac. Nous voici à Recoules, château gothique restauré. A 1 kil. environ sur la gauche, Varès et son château. Laissons sur la dr. Gaillac, gagnons Séverac, pour arriver (22 kil.) à Laissac CT. (Hôtel Gaillard). Visiter la caverne, déj. et repartir. A 4 kil. Bertholène Cne. Mines de houille; ruines féodales. En sortant de Bertholène, à 2 kil. on traverse l'Aveyron.

A 18 kil. **RODEZ.** Nous arrivons en bas de la ville, devant la gare. Deux rampes assez dures conduisent en ville. La plus longue est moins raide. Les deux offrent un joli point de vue.

RODEZ (Voir le guide Joanne), PF. de l'Aveyron, sur la rive g. de la rivière de ce nom. Hôtel de France, 7 fr. 50 par jour). — Café Divan. — Mécanicien : Pouget, armurier, en face de la cathédrale.

11e *journée.* — Départ à 5 h. du M. par le faubourg St-Eloi et la route de Conques (sans bagages). A 6 h., 11 kil. Salles-la-Source Cne. Magnifique source du Craynaux. — Belles cascades. — Grottes. — Caves St-Laurent. — Château d'Armanhac et son souterrain. — Tour et ruines du château de la Calmoutie.

Départ à 9 h. : à 11 h. 40, 22 kil., Conques CT. Église et trésor célèbre. Départ à 4 h. pour rentrer à Rodez.

12e *et* 13e *journées.* — Visiter Rodez et repos. Départ à 5 h. du M. par la Rte Nle d'Albi. Descendre jusqu'à l'Aveyron, le traverser au village de la Mouline : à 6 h., 11 kil., abbaye de Bonne-Combe, dans les gorges du Viaur. Mérite un arrêt : départ à 7 h., route boisée, fraîche, superbe, suit le Viaur. A 8 h., 11 kil., Cassagnes-Bégonhès CT., anciennement fortifié. A 9 h. 40, 20 kil., Réquista CT. A l'entrée du village tourner à dr. pour prendre la Rte Dle d'Albi. A 10 h. 25, 9 kil. Valence-d'Albigeois CT. Hôtel Barthe. Beaux points de vue.

14e *journée.* — Départ à 5 h. par la route d'Albi. Si l'on ne s'arrête pas à Albi, on sera à 8 h. 50, 47 kil., à Gaillac. Préparatifs de retour. Emballage de la machine comme à l'aller.

15e *journée.* — Dép. pour Paris 8 h. 2 M., arr. à Paris 11 h. 39 S.

CHEVILLARD.

1. *Suite.* — Voy. notre précédent numéro.

Dix Années d'Explorations dans l'Amérique du Sud

M. le Vicomte Joseph de Brettes

Après s'être voué avec une persistance infatigable à l'exploration de l'énorme massif montagneux de la Sierra Nevada de Santa Marta, en Colombie, M. de Brettes achève en ce moment l'œuvre à laquelle il a consacré six ans de sa vie. Un de ses amis, M. Mallat de Bassillan, a l'extrême obligeance de nous communiquer ces notes, prises la plupart dans des lettres du voyageur et qui donneront une idée de l'ensemble de ses explorations.

Cliché Pirou, Bd St-Germain, à Paris.

M. DE BRETTES.

Le vicomte Louis-Joseph de Brettes, né à Limoges, a manifesté de bonne heure sa vocation de voyageur. Il fit ses débuts en Afrique. De 1877 à 1883 il en visita les côtes septentrionales et occidentales, et séjourna à diverses reprises dans le Sud-Algérien.

Mais ce n'est pas là qu'il trouva son véritable champ d'exploration. C'était dans les regions centrale et septentrionale de l'Amérique du Sud qu'il devait faire ses découvertes les plus importantes, en dix années de voyages consécutifs.

M. de Brettes, en 1884, tenta une expédition à travers le Chaco austral. On désigne sous le nom de Chaco une vaste région de l'Amérique du Sud, comprise en partie dans la République Argentine, en partie dans la Bolivie, entre le fleuve Paraguay à l'est et les premiers contreforts des Andes à l'ouest. Au sud le Chaco touche au Salado, affluent du Rio Parana. M. de Brettes s'était non seulement proposé de visiter cette contrée, à peine explorée jusqu'alors dans quelques parties par M. Alfred Demersay et de très rares voyageurs, mais il avait voulu aussi étudier la possibilité d'une voie de communication entre le Rio Parana et la Bolivie.

SIERRA DE SANTA MARTA.
D'après une photographie communiquée par M. Mallat de Bassillan.

A peine de retour de cette expédition, M. de Brettes fut chargé d'une mission géographique par le Ministère de l'Instruction publique, par décret du 31 mai 1886. Il repartit aussitôt pour l'Amérique du Sud.

En trois années de travaux et de luttes, le voyageur parvint à explorer une importante partie du Chaco septentrional et à en dresser la carte.

A son retour à Paris, il fut, en 1889, nommé officier d'Académie, et la Société de Topographie de France, sous la présidence de M. Drapeyron, lui décerna en 1890 une médaille hors classe.

M. de Brettes, infatigable, s'embarquait de nouveau, en janvier 1890, pour la Colombie. Son but était d'explorer la Sierra Nevada de Santa Marta, qui forme un massif montagneux d'une superficie d'environ 16 400 kilomètres carrés et est un des points les plus élevés de l'Amérique du Sud.

Le 10 mai de cette même année, il quittait Rio Hacha, accompagné d'un Colombien, M. Nunez, d'un domestique noir, Frantz, et de quatre Indiens Arhouaques-Bintoukouas.

Le 26 mai, la petite troupe atteignait le village de San Sebastian, au sud du massif principal, le dernier centre civilisé de cette région. C'est une ancienne

mission espagnole. Déjà l'on se trouvait sur les premiers contreforts de la montagne.

« Le 30 mai, écrit M. de Brettes dans son journal, je suis malade le premier. A 1 h. 35 de l'après-midi, deux évanouissements m'avertissent qu'il n'est pas bon de s'aventurer à 4152 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le lendemain je vais mieux, mais c'est au tour de mon compagnon Nunez, qui a manqué mourir dans la nuit. Frantz, mon domestique noir, est exténué et incapable de tout service. Sur nos quatre Indiens, trois sont très malades ; cependant ils marchent encore, un peu contre leur gré, pour porter mes instruments.

« A 4800 mètres nous atteignons la limite inférieure des neiges éternelles. La maigre végétation des plateaux supérieurs, graminées rachitiques, touffes de puna, etc., a disparu. C'est la solitude et le silence absolus, avec un froid de — 6 degrés. Mes trois Arhouaques malades refusent d'aller plus loin, car la neige leur brûle les pieds. Seul Norberto, qui avait accompagné Simons[1] en 1875, nous suit, et nous montons encore, harassés, essoufflés, glacés, jusqu'à la dernière crête granitique, qui jaillit du sein des neiges et des glaces et couronne le massif de la Nevada, à 5887 mètres au-dessus du niveau de la mer.

« J'ai atteint ce point culminant à 2 h. 25 de l'après-midi, le 31 mai 1891. Le but de notre excursion était accompli. »

Au cours de cette exploration, M. de Brettes ne se contentait pas de recueillir un grand nombre d'observations topographiques et météorologiques : il étudiait en même temps les tribus indiennes et notamment les Indiens Arhouaques, qu'il devait retrouver dans tous ses voyages.

Ces Arhouaques sont les derniers descendants de tribus disparues, les Taïronas et les Chibchas, dont on a retrouvé quelques vestiges, indices d'une civilisation avancée.

Au point de vue linguistique, ils se divisent en quatre grandes familles : les Koggabas au nord et à l'ouest, les Bintoukouas au sud, les Chimilas et les Guamakas à l'est, dont les dialectes diffèrent complètement.

L'Indien Arhouaque a la peau plutôt jaune. Ses yeux sont grands, fendus comme d'un coup de bistouri, et relevés vers les tempes. Il a le nez d'aigle des Incas. Sa bouche est bien faite et petite, le menton légèrement fuyant.

Ses longs cheveux lisses sont ordinairement couverts d'un bonnet en fibre de palmier qui rappelle vaguement le heaume sans cimier des Croisés ou, plus simplement, notre vulgaire passe-montagne.

L'Arhouaque est de taille moyenne, bien fait, avec des attaches fines. Ses vêtements se composent d'un pantalon court et large et d'une tunique à larges manches en coton.

Deux *muchilas* ou sacs ornés de dessins rouges et noirs l'accompagnent partout, contenant le *nouaï*, le *poporo*, une poignée de feuilles de coca et quelques aliments.

Le *poporo* tient dans la vie de l'Arhouaque la place importante de la tabatière de nos ancêtres ou de la boîte à bétel de l'Asiatique.

Ce poporo se compose d'une calebasse ou petite gourde (*soughi*), remplie de chaux, au milieu de laquelle pénètre une petite baguette (*soukkala*). A chaque instant l'Arhouaque tire cette baguette chargée de chaux, et la frotte sur ses gencives et sur ses dents pour faciliter la mastication de sa chique de coca. Puis, avant de la retremper dans la chaux en poudre, il la passe rapidement autour du bord de la calebasse, pour l'essuyer.

FEMME MOTILONES.
D'après une phot. com. par M. Mallat de Bassillan.

Cette précaution de propreté accumule bientôt autour de l'orifice une véritable stratification calcaire, qui atteint la dureté du marbre. L'Indien appelle ce dépôt *kalamoutssa*.

Le mouvement de la baguette est si rapide et si fréquent que ce bourrelet de chaux devient considérable en même temps que très régulier. Le chiqueur de coca met tout son amour-propre à régulariser et à polir le kalamoutssa de son poporo. C'est, pour employer un terme de fumeur, un « culottage » comme un autre.

Quant au *nouaï*, il se compose de deux moitiés de calebasse, rentrant l'une dans l'autre et contenant un mélange de tabac et de miel. Quand deux Indiens se rencontrent, ils se passent réciproquement leurs *nouaïs*. Chacun y trempe son doigt et le suce, absolument comme chez nous on s'offrirait une prise. Après quoi ils se racontent les menus faits qui peuvent être venus à leur connaissance et sont susceptibles de les intéresser. C'est la gazette parlée.

Dans leurs petits villages il y a une case spéciale aux hommes, une case pour les femmes, et une case commune. La case des femmes semble plus confortable, à en juger par une lettre du voyageur. Il raconte en effet qu'arrivant à Makoua-Malakéka, glacé et grelottant de fièvre, après neuf heures de marche sous la pluie, il ne put pénétrer dans une belle et grande case ronde qu'il apercevait, parce qu'elle était réservée à la population féminine du village, et il dut se réfugier « dans une petite cabane carrée, mal couverte avec des herbes sèches, et remplie de fumée », afin de conserver son prestige aux yeux des Indiens.

Après cette exploration du massif de la Sierra Nevada de Santa Marta, qui lui valut les compliments les plus flatteurs des gouvernements français et colombien et des sociétés savantes, M. de Brettes rentra en France, au mois d'août 1891.

A peine remis de ses fatigues, il était chargé (décret du 9 janvier 1892), par notre Ministère du

1. A. Simons, voyageur anglais. Voir les *Proceedings* de la Société de Géographie de Londres, de décembre 1881.

Commerce, d'une mission économique, et il repartait pour la Colombie.

Là, le gouvernement colombien l'avait désigné, le 22 février, pour présider à l'exploration géographique du département de Magdalena, avec mission d'en dresser la carte et de recueillir des documents ethnographiques et historiques, destinés à figurer aux expositions de Bogota, de Madrid et de Chicago.

Le 11 avril 1892, M. de Brettes quittait Rio Hacha. Ce fut le point de départ d'un itinéraire de 2 120 kilomètres, dont 1 100 furent parcourus à cheval. En route, 82 observations astronomiques et trigonométriques furent prises.

Le voyageur visita ainsi le nord, le centre et le sud du Magdalena, en traversant les territoires « civilisés » et les régions habitées par les Indiens Goajires, Motilones et Arhouaques. Une attaque de typhus et les fièvres paludéennes mettaient sa vie en danger, vers la fin de cette exploration, dont les résultats étaient considérables.

INDIENS GOAGIRES.
D'après une photographie communiquée par M. Mallat de Bassillan.

En effet, le procès-verbal dressé par M. Ramon Goenaga, gouverneur du Magdalena, le 26 septembre 1892, constate que M. de Brettes, ayant eu à franchir un contrefort de la Sierra Nevada, à 5 210 mètres au-dessus du niveau de la mer, région dans laquelle aucun civilisé, « pas même les conquérants », n'avait pénétré avant lui, y a découvert cinq lacs, trente-sept cours d'eau et huit centres de populations indigènes arhouaques.

Sur la proposition de M. de Brettes, la dernière cime de la Sierra Nevada (5 887 m.) recevait le nom de « pic de Christophe Colomb », par décision du gouvernement colombien, et une cascade tombant d'une hauteur de 200 mètres, découverte par l'explorateur non loin des sources du Rio don Diego, a été nommée « Cascada de los Pinzones », en l'honneur des compagnons de Colomb.

De ce voyage M. de Brettes rentra en France au mois de mars 1893. Le Ministère des Affaires étrangères de Colombie signala ses services au gouvernement français, et le Venezuela le nomma officier de l'ordre du Libérateur.

Après un court séjour en France, le 26 juin 1893 M. de Brettes regagnait la Colombie. Il allait y poursuivre la mission économique que lui avait confiée le Ministère du Commerce et une mission particulière de la Société d'Anthropologie de Paris. Ce nouveau voyage allait être fécond en labeurs et en dangers de toute sorte.

Pendant six mois, du 10 août 1893 au 28 janvier 1894, M. de Brettes visita le pays des Indiens Arhouaques, séjournant principalement à Taminakka, au milieur du massif de la Sierra Nevada de Santa Marta, qu'il étudiait depuis 1891. Pendant ce temps il procéda au levé topographique méthodique de la partie centrale de cette Sierra. Il retrouvait là le tracé de voies de communication très anciennes et réunissait d'importantes collections archéologiques et ethnographiques.

De retour à Rio Hacha, à la suite du surmenage à la fois physique et intellectuel qu'il s'était imposé pendant cette laborieuse exploration, il tomba gravement malade d'une sorte de fièvre cérébrale, qui mit ses jours en danger.

Grâce à des soins dévoués qu'il trouva autour de lui, il revint à la santé ou du moins entra en convalescence.

A cette même époque, pour célébrer sa dixième année d'exploration dans l'Amérique du Sud, la Société de Géographie Commerciale de Paris lui décernait la médaille Crevaux.

Souffrant encore d'une anémie profonde, M. de Brettes s'embarqua le 8 avril à Barranquilla, pour remonter le rio Magdalena jusqu'à Honda, et, de ce point, se rendre en chemin de fer à Bogota, où il voulait reprendre des forces dans un milieu plus sain et sous un climat tempéré. Sa réputation de voyageur l'y avait précédé et il y fut admirablement reçu.

Aussitôt remis, M. de Brettes quitta Bogota. D'après des renseignements précieux au sujet des ruines des antiques cités Taïronas, renseignements recueillis durant son séjour dans la Sierra Nevada centrale, et complétés par des relèvements pratiqués en 1892, du sommet du mont Oulouéjissaah, M. de Brettes entreprit de découvrir ces ruines, que les Espagnols n'avaient pu retrouver au temps de la conquête.

Malgré de fréquents accès de fièvre, il quitta la côte caraïbe en juillet 1894.

Il était sur le point de pénétrer dans la zone Taïrona, lorsque, le 20 juillet, son escorte l'abandonna à Maloumala. Il ne se découragea pas malgré ce contretemps, et se mit en devoir de former au plus tôt une nouvelle expédition.

Il repartit cette fois de Santa Marta, et, plus heureux, dirigea avec plein succès une reconnaissance topographique et archéologique dans cette mystérieuse

TAMBOUR ARHOUAQUE.
D'après une photographie communiquée par M. Mallat de Bassillan.

région Taïrona. Il y retrouva l'emplacement et le nom des principales villes de cette puissante tribu, aujourd'hui disparue, et notamment, au Cerro Achote, près de la mer, un endroit où ces Indiens recueillaient de l'or. Après quoi il revint à Rio Hacha, mettre ses notes et ses calculs en ordre.

Entre temps il faisait dans la péninsule indienne Goajire une excursion intéressante dont il rapportait des photographies et des documents ethnographiques. Il allait entreprendre une nouvelle exploration, sur le territoire des Indiens Chimilas, lorsqu'il fut arrêté par un nouvel accès de fièvre pernicieuse, qui, une fois encore, menaça sa vie. Au même moment une révolution éclatait en Colombie et entravait quelque peu sa liberté d'action.

Pourtant, à peine convalescent, il poursuivit l'étude du versant septentrional de la Sierra Nevada. Il lui restait à visiter une contrée excessivement curieuse, mais plus connue, et que, pour ce motif, il s'était réservé de visiter à la fin de son exploration. Cette région, appelée par les Indiens « Terre des Remèdes », est une sorte de territoire sacré où se retirent les prêtres-sorciers des Arhouaques pour accomplir les cérémonies bizarres de leur culte. Ces lieux de pèlerinage ont nom Outankara, Takina, Nabaïji, Makotama, Kalabakéka.

... « Je reviens, écrit M. de Brettes, du plus étrange pays que l'on puisse imaginer : Takina, Makotama, Nabaïji sont des lieux sacrés où, loin des profanes, les Arhouaques peuvent se livrer aux bizarres pratiques de leur culte. Ces endroits sont appelés par eux « lieux de remèdes ». C'est là que les malades de toutes les régions voisines viennent se faire guérir par les incantations des *mamas* ou sorciers.

« Ceux-ci observent en fanatiques les traditions de leurs ancêtres. Ils dansent vêtus de vêtements de plumes et de feuilles de palmes, la tête coiffée d'une sorte de tiare en bois, le visage couvert de masques étranges, et souvent la ceinture et les bras ornés de plaques et de chaînes d'or provenant des Taironas. »

De retour à la côte cette année, vers la fin de mars, M. de Brettes fut repris de nouveau par la fièvre. Il put cependant faire quelques excursions dans la péninsule Goajire, de Rio Hacha à Ohoroko.

Il commença aussi à préparer une dernière expédition qu'il veut faire dans la Sierra Nevada, avant de rentrer en France.

Souhaitons que sa santé lui permette de mener à bonne fin l'œuvre conduite jusqu'ici avec tant de hardiesse et de persévérance, en dépit du climat malsain, de la nature hostile et des peuplades parfois menaçantes.

Les Italiens à Londres

Londres est un des points sur lesquels se dirigent assez volontiers les émigrants italiens. Ils y ont surtout élu domicile dans les quartiers d'Holborn et de Soho, où ils sont inégalement répartis, au nombre de 11 595, au dire d'une statistique officielle italienne.

Parmi eux figurent quelques gros négociants ayant leur « office » dans la cité, et quelques artistes. Mais ceux-ci ne forment, bien entendu, qu'une infime minorité.

La profession la plus communément exercée par ces émigrants est celle de garçon de café ou de restaurant, de garçon d'hôtel ou de cuisine. Il paraît même que les chefs italiens font une sérieuse concurrence aux chefs français, d'antique réputation, et c'est ainsi que certains hôtels et cercles, notamment *Victoria Hotel* et l'*Athenæum Club*, ont aujourd'hui des cuisiniers originaires d'Italie.

Beaucoup de pâtissiers, de glaciers, de confiseurs, sont de même provenance. Parmi tous ces garçons, qui gagnent d'assez fortes sommes, certains ont réussi à s'établir à leur compte. Mais il paraît qu'à l'heure actuelle les maisons de tempérance, où l'on ne boit pas de vin, exclusivement anglaises et fort bonnes, leur font une sérieuse concurrence.

Il y a une autre profession, si l'on peut donner ce nom à un tel état, qui est fort appréciée surtout par les gens du midi de la péninsule, plus amateurs de la vie vagabonde que du travail assidu : c'est celle de joueur d'orgue ambulant. Les Londoniens ont parmi eux, pour charmer leurs oreilles, un millier d'Italiens qui ont pour unique occupation de tourner la manivelle des orgues ou pianos mécaniques, et dont l'industrie est assez florissante, puisque trois fabriques italiennes de ces sortes d'instruments se sont établies dans la ville même.

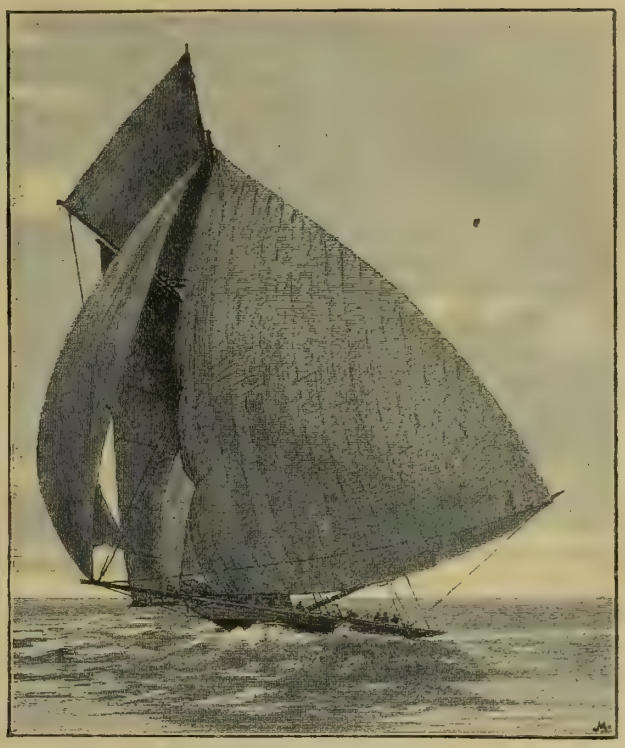
Comme partout, il y a aussi beaucoup de maçons italiens. Ils ont travaillé en majorité à la construction des Cours de Justice de Londres et aux fondations du pont sur le Forth, en Écosse.

Les peintres décorateurs, qui chargent de compositions généralement trop luxueuses les théâtres, les salles de café et de restaurant, font à Londres des affaires assez prospères. Il en est de même des sculpteurs et autres ouvriers d'art. En revanche, l'industrie des professeurs de musique est en décadence.

Il serait trop long d'énumérer les autres métiers auxquels s'adonnent ces émigrés.

Avertissons seulement les élégants tentés de faire blanchir leur linge à Londres, que plusieurs maisons de blanchisserie et de repassage sont maintenant tenues par des Italiennes.

YACHT ANGLAIS : « VALKYRIE III ».



YACHT AMÉRICAIN : « THE DEFENDER ».

D'après le « Daily Graphic ».

Yachting

La Coupe de l' « America »

Une nouvelle tentative va être faite cette année par l'Angleterre pour reconquérir la coupe de l'*America*.

En 1851 le *Royal Yacht Squadron* de Cowes avait proposé comme prix d'une course internationale de yachts un objet d'art de la valeur de 500 guinées (environ 13 000 francs). Cet objet est une sorte de grande aiguière élancée, en orfèvrerie, qu'on a appelée, nous ne savons pourquoi, une coupe.

La course eut lieu autour de l'île de Wight. Une goélette américaine, construite aux frais d'un syndicat composé du commodore et de divers membres du *New York Yacht Club*, vint y prendre part. Ce yacht, construit à New York par George Steers, jaugeait 170 tonneaux, et avait 28 m. 67 de longueur contre une largeur de 8 mètres.

Le 22 août 1851, battant huit goélettes et neuf côtres anglais, l'*America* arrivait première à Cowes, 8 minutes avant le plus rapproché de ses concurrents. La coupe, prix de la victoire, connue désormais sous le nom de « coupe de l'*America* », fut déposée par les propriétaires de la goélette victorieuse au New York Yacht Club, où elle est restée jusqu'ici, et où elle demeurera jusqu'à ce qu'un champion plus rapide que ceux du Club vienne la lui enlever.

Ce triomphe du yachting américain blessa au vif l'amour-propre britannique. Ce ne fut pourtant qu'en 1870 qu'un premier effort fut tenté par un propriétaire anglais pour reconquérir la coupe.

Après avoir traversé en course l'Atlantique sur sa goélette *Cumbria*, battant *Dauntless* à M. J. Gordon-Bennett, M. James Ashbury défia le New York Yacht Club.

Au jour de la course, quatorze goélettes américaines se présentèrent au départ contre le yacht anglais. Celui-ci n'arriva que le dixième. *Magic* était premier, et *Dauntless*, battu par *Cumbria* dans leur lutte à travers l'Atlantique, prit la seconde place.

Battu, M. Ashbury ne renonça pas à la lutte. L'année suivante, il retraversait l'Atlantique avec un nouveau yacht, *Livonia*, et défiait de nouveau le New York Yacht Club. Après discussion il fut décidé qu'il y aurait sept épreuves successives, le Club se réservant, le matin de chaque course, de choisir son champion entre quatre de ses yachts. Cette condition était évidemment des plus favorables aux Américains.

Ces courses eurent lieu en octobre 1871. *Livonia* se mesura deux fois avec la goélette *Sappho*, qui l'emporta chaque fois, et elle courut trois fois contre *Columbia*, un « center-board », autrement dit un yacht à semelle de dérive. *Columbia* gagna deux fois la course et ne laissa la première place qu'une fois à son adversaire anglais, et encore à la suite d'un accident.

Le Club jugea que ses quatre victoires terminaient la lutte à son avantage et qu'il n'y avait pas lieu de procéder aux deux dernières épreuves, qui ne pouvaient modifier le résultat.

La coupe resta donc à New York.

Le premier adversaire qui vint ensuite la lui disputer était un Canadien, le capitaine Cuthbert, qui, en 1876, fit battre son yacht *Countess of Dufferin* par le champion du New York Yacht Club, *Madeleine*.

Ce capitaine Cuthbert revint à la charge en 1881 avec un sloop, *Atalanta*, qui fut dépassé aisément par le yacht américain *Mischief*.

En 1884, un concurrent plus sérieux traversa l'Atlantique, le côtre anglais *Genesta*, à sir Richard Sutton, qui arriva précédé d'une brillante réputation, acquise dans une série de courses.

Le New York Yacht Club avait à lui opposer deux bateaux, construits par deux syndicats de membres du Club et de l'*Eastern Club*. L'un, *Priscilla*, avait été construit en fer, selon les principes de la construction anglaise, c'est-à-dire avec une coque longue, mince et effilée. Le second, *Puritan*, était de type américain, mieux assis, avec une semelle de dérive, et avec une grand'voile. Ce fut *Puritan* qui eut l'honneur de défendre la coupe contre son rival anglais, et de conserver au Club la possession de ce trophée.

Nouvelle tentative de la part des Anglais en 1886. *Galatea*, au lieutenant Henn, de la marine britannique, s'aligna au mois de septembre avec *Mayflower*, dessinée comme *Puritan* par M. Edward Burgess, de Boston, et d'après les mêmes principes.

Mayflower l'emporta aisément. Son assiette beaucoup plus stable, pour un déplacement bien moindre, lui avait permis de porter 9000 pieds carrés de toile, c'est-à-dire près de 2000 pieds de plus que le yacht anglais.

En septembre 1887, nouvelle lutte. Le côtre écossais *Thistle*, de 253 tonneaux, à M. J. Bell, du *Royal Clyde Yacht Club*, se rend à New York pour se mesurer avec le sloop à dérive, *Volunteer*, dessiné spécialement en vue de ce tournoi, par M. Edward Burgess. Mais le *Thistle* ne fut pas plus heureux que les précédents champions de l'Angleterre.

Un assez long intervalle de temps s'écoula avant un nouveau défi. Ce ne fut qu'en 1893 que lord Dunraven demanda à se mesurer contre les Américains avec son yacht *Valkyrie II*, construit sur les plans de M. G. L. Watson.

Les yachtsmen des États-Unis acceptèrent la lutte. Quatre yachts, *Vigilant*, *Colonia*, *Jubilee* et *Pilgrim*, furent construits pour soutenir l'honneur du pavillon étoilé, les deux premiers par des syndicats de New York, les deux autres par des syndicats de Boston.

Ce fut *Vigilant*, construit par M. Herreshoff, qui, après épreuves préalables, fut choisi par le New York Yacht Club pour défendre la coupe.

Vigilant était un sloop à dérive, de 37 m. 80 de longueur, large de 7 m. 93, et d'un tirant d'eau de 3 m. 66, ce qui est assez considérable pour un yacht à dérive. Il fut aménagé pour un équipage de trente hommes, sans compter les chambres du propriétaire et des officiers, aussi confortables dans leur simplicité que peuvent l'être celles d'un bateau de course.

La carène fut confectionnée en bronze Tobin, et le bordage fut poli à l'aide de fraises à l'émeri mues par l'électricité. Si bien qu'une fois le travail terminé, la coque avait tout le poli d'une glace. Cette opération avait pour but d'atténuer le frottement de l'eau contre le bordage.

375000 francs furent le prix auquel revint ce magnifique bateau.

Le 23 août 1893, *Valkyrie*, sous les ordres du capitaine Cranfield, avec 24 hommes d'équipage, quitta Cowes avec un gréement spécial et voilure réduite pour effectuer la traversée de l'Atlantique.

Ce voyage fut très pénible : le yacht de lord Dunraven dut affronter une succession de vents violents et de grosse mer. Le pont, très souvent, fut balayé par les lames, et les voiles furent déchirées. Cependant *Valkyrie* ne fut jamais en danger, et le 22 septembre elle faisait son entrée en rade de New York.

Revue aussitôt en cale sèche, pourvue de son gréement et de sa voilure de course, *Valkyrie* se trouva prête, à la date indiquée, à entrer en lice avec *Vigilant*.

La première épreuve, le 6 octobre, fut annulée, le parcours de 30 milles n'ayant pas été effectué dans les six heures réglementaires. Le calme, le brouillard et aussi la présence de nombreuses embarcations, chargées de curieux, gênèrent les concurrents.

Le lendemain, cette course fut recommencée et gagnée, en temps compensé, de 5′ 48″, par le yacht américain.

La deuxième épreuve, parcours d'un triangle de 10 milles de chaque côté, fut courue le 9 par brise très fraîche. *Vigilant* arriva le premier, avec une avance de 12 minutes.

La troisième épreuve, annulée une première fois, à cause du calme qui l'empêcha d'être courue dans le délai voulu, eut lieu le 13 octobre, et *Vigilant*, un moment distancé, réussit à reprendre une faible avance de 40 secondes. Cette dernière course n'était pas très probante. Le « spinnaker » de *Valkyrie* était tombé en route, et *Vigilant* avait eu un accident à sa dérive.

Cependant, sans conteste, *Vigilant* demeurait vainqueur et la coupe restait dans le salon du New York Yacht Club.

Lord Dunraven ne s'est pas cependant tenu pour battu. En novembre dernier, un nouveau défi a été adressé au Club Américain par le Royal Yacht Squadron anglais, qui aura le droit de choisir son champion entre *Ailsa*, à M. Barclay Walker, *Britannia*, au prince de Galles, et le nouveau bateau que lord Dunraven vient de faire construire spécialement en vue de cette épreuve, sur les chantiers de D. et W. Henderson, de Glasgow, d'après les dessins de M. G. L. Watson, qui avait fait autrefois les plans de *Valkyrie II* et de *Thistle*.

Ce yacht, qui porte le nom de *Valkyrie III*, a environ 130 pieds[1] de long, de bout en bout. Son bordage est en alliage de nickel et d'acier. Sa voilure a une surface considérable : elle mesure 14000 pieds carrés, soit environ 3000 pieds de plus que le fameux yacht du prince de Galles, *Britannia*, qui a remporté, l'année dernière et cette année, de si nombreux succès.

1. Le pied anglais vaut 0 m. 3048.

Les débuts du yacht de lord Dunraven n'ont pas été d'abord fort heureux. A Rothesay, aux régates du *Royal Northern Yacht Club*, *Valkyrie III* a été battue de 2 minutes, en temps compensé, par *Britannia*, et elle a été encore distancée de 8 minutes par le yacht du prince de Galles à la réunion du *Maddhook Yacht Club*. Mais, dans une troisième course, elle a montré une supériorité réelle, et sur cette épreuve son propriétaire a décidé de ne plus la faire courir avant le jour décisif.

De leur côté, les Américains auront le choix entre les précédents vainqueurs, *Volunteer* et *Vigilant*, et un nouveau yacht.

Le sloop américain qui sera opposé à *Valkyrie III*, et qui a été baptisé *Defender*, a été mis sur chantier par le constructeur Herreshoff au mois de janvier de cette année. Ses dimensions principales sont: longueur, 123 pieds 10 pouces de bout en bout et 89 pieds 10 pouces à la ligne de flottaison; largeur au maître-bau 23 pieds; tirant d'eau 19 pieds. Il n'a pas de semelle de dérive auxiliaire à l'avant et c'est un pur type de bateau à quille fixe (*keel-boat*). Il a un lest extérieur en plomb, de 60 tonnes, en forme de bulbe, réparti le long de la quille sur une longueur de 35 pieds. Les plaques de bronze Tobin, qui avaient été employées pour le *Vigilant*, ont été remplacées par des plaques en bronze de manganèse, au-dessous de la flottaison. Au-dessus, le *Defender* est bordé par des plaques d'aluminium, avec un alliage de 10 pour 100 de cuivre, pour obtenir plus de rigidité. La charpente du pont est de ce même alliage. Cet emploi de l'aluminium au lieu de l'acier décharge les œuvres mortes du bateau, et, en abaissant son centre de gravité, augmente sa stabilité.

On dit que la grand'voile, à elle seule, mesurera 7000 pieds carrés, et la voilure totale 12500 à 13000 pieds. Elle sera portée par un bas-mât de 102 pieds, surmonté d'un mât de flèche de 61 pieds 2 pouces, c'est-à-dire que la pomme du mât sera à environ 49 mètres au-dessus du pont. Le beaupré aura 44 pieds; la bôme et la corne, sur lesquelles est lacée la grande voile, mesureront l'une 102, l'autre 64 pieds. Enfin on donnera 72 pieds à la vergue destinée à supporter le spinnaker, cette immense voile flottante triangulaire qui tombe du haut du mât jusqu'au pont et qui est d'un puissant secours avec vent arrière.

L'innovation la plus curieuse à bord du *Defender* consistera en un dispositif spécial pour la manœuvre des voiles. Les drisses ainsi que l'écoute de la grand-voile passeront par des tubes à travers le pont, et seront commandées par de puissantes manivelles. Certaines manœuvres, fort difficiles à exécuter sur le pont d'un yacht en course, seront ainsi exécutées en toute sécurité, sous le pont et en le laissant libre. Reste à savoir quel résultat donnera ce nouveau système.

Defender reviendra à la respectable somme de 450000 francs.

L'opération du lancement a eu lieu à Bristol (Rhode Island) le 29 juin, mais elle n'a pas réussi du premier coup, l'arrière du yacht étant resté engagé, et sur le moment on ne put venir à bout de le mettre à flot. Cet insuccès a entraîné quelques avaries légères, qui ont retardé les essais du champion américain.

Avant même qu'il fût lancé, son équipage, composé de pêcheurs américains du Maine, avait commencé son entraînement spécial à bord du yacht *Colonia*, sous les ordres du capitaine Hank Haff.

C'est le 14 septembre que doit être courue cette course émouvante.

Défis entre Universités

La course de bateaux annuelle créée en Amérique depuis quelques années entre les Universités de Yale et de Harvard, à l'imitation de la course Oxford-Cambridge, a eu lieu le 28 juin, à New London. La distance était de 4 milles. Elle a été parcourue en 21 minutes 30 secondes par le vainqueur, l'équipage de l'Université de Yale, qui a gagné de neuf longueurs.

Un défi athlétique a été envoyé en Angleterre par les clubs de ces deux Universités de Yale et de Harvard. Les Anglais proposaient diverses épreuves de saut et de course. La rencontre aurait eu lieu à l'automne, en Amérique.

Les étudiants d'Harvard ont décliné l'invitation, sous prétexte qu'ils ne pouvaient avoir la prétention d'avoir sur les Universités américaines la même prééminence qu'Oxford et Cambridge sur leurs rivales anglaises, et par conséquent qu'ils ne se sentaient pas autorisés à prendre ce rôle de champion.

Jules Legras. — *Au Pays Russe.* 1 vol. in-18 jésus. Armand Colin, 3 fr. 50.

L'auteur s'est fait connaître par une série d'articles qu'il publia sur la Russie dans le *Journal des Débats*. Le mérite de ces notes qu'il vient de réunir en un volume, c'est la sincérité. Le livre entier n'est formé que d'innombrables « impressions », la plupart très courtes, que l'on sent avoir été fixées soigneusement dans leur pleine nouveauté : de là un caractère de réalité très grand, de vie vraie; des conversations prises au vol, des traits de mœurs, des proverbes notés au passage, qui éclairent d'une vive lumière l'état actuel de l'âme nationale et de la civilisation en Russie.

M. Legras a fait trois longs séjours dans l'Empire des Tsars, qu'il a visité du nord au sud, de l'est à l'ouest; il nous décrit Arkhangel comme Odessa, Varsovie comme Nijni-Novgorod ; il a vu les capitales russes, Kiev, Moscou, Saint-Pétersbourg, et, fidèle à son système, il essaie de nous en donner la sensation. On imagine donc la variété de ses peintures, les nombreux types humains qui ont défilé devant lui, combien de paysages très différents il a contemplés. Il semble surtout s'être intéressé aux simples : aux moujiks, aux paysans, aux petits agriculteurs, aux popes de village. Il a eu le loisir de les observer un peu partout, dans les coins retirés, où les habitudes patriarcales sont restées en vigueur, et dans le voisinage des grandes villes, où ces agglomérations industrielles corrompent leur santé morale De la vie officielle, « gourmée, hypocrite et corrompue », il ne nous dit que peu de chose, car il a fui loin des grands centres pour observer la Russie jeune et naïve. Elle est, dit-il, doucement résignée à ces terribles misères périodiques qu'il a observées de près : la famine, le typhus ou le choléra. C'est un peuple inachevé, indécis encore, à la fois insouciant et enthousiaste, un peuple enfant. Cette société en voie de formation, nulle part M. Legras ne l'a observée de plus près et plus complètement qu'à Moscou, qu'il a visitée depuis ses salons luxueux jusqu'à ses asiles de nuit.

En somme, un bon livre, attrayant et sain. La sympathie avec laquelle l'auteur nous parle du peuple russe est la meilleure garantie qu'il a rencontré la vérité.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

A Trouville

ABRÉVIATIONS : A et R. = *Aller et Retour.* — H. = *Heure.* — M. = *Matin.* — S. = *Soir.* — J. = *Jours.* — Kl. = *Kilomètres.* — Km. = *Kilogrammes.* — Cl. = *Classe.* — Fl. = *Florin.*

TRAJET

De Paris, en chemin de fer, départ de la gare Saint-Lazare. Dix trains par jour pendant la saison. Durée du trajet en express : 4 h. environ. — Distance, 220 km.

Excursion en voiture du cercle de *l'Omnium*. Départ de Paris le vendredi M. Dîner, coucher à Évreux : arrivée à Trouville le samedi S.

PRIX

1re cl., 24 fr. 65; 2e cl., 16 fr. 65; 3e cl., 10 fr. 85.

BILLET

Billets d'A. et R. valables 4 j., du jeudi S. 5 h. au dimanche S. pour l'aller, le dimanche et le lundi pour le retour : 1re cl., 30 fr.; 2e cl., 21 fr. 50.

Ces billets d'A. et R. pour Trouville donnent le droit de revenir par le Havre; ceux pour le Havre permettent le retour par Trouville. Le prix de la traversée n'est pas compris.

Pour plus de détails et pour l'*horaire des trains*, voir notre tableau ci-après : Des grandes villes d'Europe à Trouville.

HOTELS

Des *Roches-Noires*, — de *Paris*, — de *Bellevue*, — du *Bras-d'Or*, — d'*Angleterre*, — *Meurice* (8 à 10 fr. par j.), — *Tivoli*, — *Cattéau* (8 à 12 fr. par j.), — des *Familles* (11 fr. par j.), — de la *Plage*. — de la *Place*, — du *Helder*, — du *Louvre*, — de l'*Aigle-d'Or*, — *Tortoni-Hôtel*, de *France* (6 fr. 50 par j.; pension, 150 fr.), — de la *Ferme du Cheval-Blanc*, — des *Bains* (8 fr. par j.).

ARRIVÉE

On fera bien de s'informer d'un hôtel avant de partir. Sinon, le plus simple est d'arriver par un train du matin et de laisser ses bagages à la gare. On se mettra alors en quête et l'on sera libre de discuter ses prix et de faire son choix. On se fera apporter ses bagages ensuite. Le mois d'août est toujours de beaucoup le plus cher. Le prix en pension est en général un peu moins élevé qu'à la journée. Bien spécifier si le vin et le cidre sont ou non compris dans le prix. — Sans parler des grandes villas luxueuses et fort chères, on peut louer, assez bon marché, des chambres ou de toutes petites maisons de deux ou trois pièces. Voir les écriteaux et s'adresser aux agences, rue d'Orléans, rue des Sablons, 17, rue Guillaume-le-Conquérant, rue des Dunes. Les personnes qui s'installent dans ces chambres ou ces maisons peuvent faire venir leurs repas du restaurant ou faire leur cuisine chez elles. C'est le système économique.

VOITURES

AVEC OU SANS BAGAGES			Jour de 6 h. à minuit 1/2	NUIT
Pour Trouville.	1 chev.	Course.	1 50	3 »
		Heure..	3 »	6 »
	2 chev.	Course	3 »	6 »
		Heure..	4 »	9 »
Pour la banlieue de Trouville (territ. de la c., Heunequeville, etc.).	1 chev.	Course.	3 »	6 »
		Heure..	4 »	8 »
	2 chev.	Course.	4 »	8 »
		Heure..	5 »	10 »

Pour les excursions, dont le prix peut varier de 10 à 20 fr. pour une voiture à 1 chev. et de 12 à 30 fr. pour une voiture à 2 chev., il faudra s'entendre au préalable avec le loueur sur le prix et sur le temps pendant lequel on a le droit de disposer de la voiture, pour l'excursion en vue.

Il y a des voitures publiques plusieurs fois par jour pour Touques (0 fr. 30), Villerville (1 fr.) et Honfleur (1 fr. 60 ou 2 fr. 10).

De plus, chaque jour ou à peu près, de grandes voitures partent le matin pour une excursion déterminée. La place coûte de 4 à 8 fr. Plusieurs arrêts en route, dont un pour le déjeuner (se paye à part). Retour à Trouville avant le dîner. Pour une, deux ou trois personnes, ce système est le plus économique.

OMNIBUS

A la gare et à l'arrivée des bateaux du Havre : Omnibus du chemin de fer, conduisant à domicile; le jour, 0 fr. 50 par voyageur, 0 fr. 70 par voyageur avec 30 kil. de bagages; la nuit, 0 fr. 70 et 0 fr. 90. Au delà de 30 kil., 0 fr. 15 par 10 kil. Omnibus de famille : de 3 à 5 fr. selon le nombre des voyageurs (de 1 à 6).

Omnibus de la plupart des hôtels.

BAINS

Il y a deux établissements dont les tarifs sont semblables. Comme la mer est souvent assez loin à l'heure du bain, les cabines roulantes mènent au bord de l'eau :

Cabine de luxe.	2f »
Cabine roulante. . . .	1 »
Cabine ordinaire. . . .	0 60
Costume.	0 50
Caleçon	0 20
Peignoir	0 25

Il y a trois divisions à l'heure du bain : les dames à gauche, les hommes à droite, et au centre une division mixte.

Établissement hydrothérapique, place de la Cahotte.

DISTRACTIONS

La grande distraction de Trouville est la promenade le long de la plage, sur « les planches » qui s'étendent jusqu'à l'hôtel des Roches-Noires et à la jetée-promenade.

Les établissements de bains louent des chaises (0 fr. 10).

De l'extrémité de la *jetée-promenade*, où l'on donne des concerts (entrée : 0 fr. 20), on a une jolie vue de Trouville et de la côte.

Voir aussi le *bassin des Yachts*, sur le territoire de Deauville, à côté de la gare (on s'y rend par le pont, près de la gare, ou par le bac qui traverse la Touques à son embouchure, 0 fr. 05).

CASINO

ENTRÉE POUR UNE PERSONNE	Avant le 16 juillet et après le 16 sept.	Du 16 juillet au 16 septembre
Un jour . . .	2 »	3 »
15 jours . . .	35 »	60 »
1 mois	75 »	80 »
Demi-saison .	»	60 »
3 mois. . . .	»	75 »

Pour plusieurs personnes de la même famille, ces prix se trouvent sensiblement diminués.

Du 16 juillet au 16 septembre, deux représentations par semaine. Soirées extraordinaires, prix spéciaux.

Tous les jours, deux concerts, l'après-midi et le S., sur la terrasse du casino. — Bals et bals d'enfants.

SPORT

Courses. — Courses à Caen (où il est facile de se rendre de Trouville) : le 5 août.

Courses à Deauville : 11 et 20 août.

Régates. — Courses de yachts très suivies.

Jeu de polo, dans l'hippodrome de Deauville.

Jeux de lawn-tennis à différentes places, notamment près de la jetée-promenade.

EXCURSIONS

Il y a aux environs de Trouville quantité d'excursions à faire à pied ou en voiture. (Pour les voitures, voir plus haut.)

Au nord-est, en suivant la route de Honfleur (voiture publique), on rencontre la petite station balnéaire d'*Hennequeville* (3 kl.). Au-dessus d'Hennequeville, monter au *chalet d'Harcourt*, d'où l'on a une vue admirable.

A 6 kl., *Villerville*.

A marée basse on peut aller de Trouville à Villerville par la plage. Il n'y a qu'un passage un peu embarrassant, mais en somme très facile, aux Roches-Noires.

A 15 kl., *Honfleur*. Mérite une visite : Église Ste-Catherine, la Lieutenance. Ne pas manquer de passer, à l'aller ou au retour, par la côte de Grâce, d'où on a une vue très étendue sur l'estuaire de la Seine. On ira de préférence à Honfleur un samedi, à l'heure de la marée haute, pour voir rentrer les barques de pêche.

A l'est, par la forêt de Touques et Saint-Gatien, excursion au *château d'Hébertot* (16 kl.). On peut très bien aller à pied de Trouville se promener dans la forêt de Touques.

Au sud, à 3 kl., *Touques* (voiture publique, 0 fr. 30, ou chemin de fer), et 1 kl. 1/2 plus loin, *Bonneville*, où il y a le vieux château fort de Guillaume le Conquérant, très remarquable et que l'on visite (0 fr. 50). On peut déjeuner chez le fermier.

En traversant la ligne du chemin de fer à côté de la station de Touques (ligne de Trouville), on peut revenir par l'*abbaye très curieuse de Saint-Arnould* et monter au-dessus au *château de Lassay*, dont il ne reste que quelques murs sans grand intérêt, mais d'où l'on a une vue très étendue sur la mer et la vallée de la Touques. On peut réserver la visite de Saint-Arnould et de Lassay pour l'excursion à *Tourgeville* et au *château de Glatigny* (à 9 kl. de Trouville).

Au sud-ouest, on se rendra à *Bénerville* (4 kl.), *Villers-sur-Mer*, *Houlgate-Beuzeval* (16 kl.), *Dives* (église Notre-Dame), *Cabourg*. Ces stations sont desservies par le chemin de fer, qui s'éloigne un peu de la mer. La route de voitures la suit de plus près, surtout jusqu'à Villers.

Excursion au Havre. — Des bateaux à vapeur partent de Trouville, tantôt du port, tantôt de la jetée-promenade, selon l'heure de la marée (s'informer), quatre fois par jour, et mènent au Havre en une demi-heure environ. Pour le retour, quatre départs du Havre, le dernier en général vers 4 h. 1/2 ou 5 h.

Excursion à Caen. — La visite de Caen, avec ses églises si intéressantes au double point de vue archéologique et artistique, peut se faire, sommairement il est vrai, comme journée, en partant de Trouville le matin, et en y rentrant le soir.

L'Afrique Centrale Anglaise

M. H.-H. Johnston, commissaire du Gouvernement Anglais dans le pays de protectorat de l'Afrique Centrale Anglaise, a rendu compte à la Société Royale de Géographie de Londres des progrès faits par la colonisation au cours de ces dernières années dans ces régions qui semblent appelées à un bel avenir. On verra combien, si les moyens ont été énergiques, ces progrès ont été rapides.

Le pays de protectorat de l'Afrique Centrale Anglaise s'étend du nord au sud sur la rive occidentale du lac Nyassa, et chevauche sur le cours du Chiré, fleuve qui relie ce lac au Zambèze. Au nord, ce pays est limitrophe de l'Afrique Orientale Allemande qui suit la rive orientale du lac. A l'ouest sont les territoires concédés à la *British South Africa chartered Company*. Au sud-ouest, au sud et au sud-est, les possessions portugaises enveloppent la partie méridionale du protectorat.

Lorsque M. H.-H. Johnston arriva dans cette contrée en 1891 comme commissaire et consul général du gouvernement britannique, le plus grand désordre y régnait. Les chefs Yaos, Kawinga, Tchikoumbou, Mponda, Makanjira, et autres, au sud les Makololos, faisaient dans le pays des incursions perpétuelles pour approvisionner les marchés d'esclaves, et un missionnaire, le Rév. H. Waller, rapporte qu'une de ces expéditions détermina à s'expatrier un millier d'indigènes.

LES MONTS MORAMBALA VUS DE LA RIVIÈRE CHIRÉ
Communiqué par la Société de Géographie de Londres.

Tout était à faire. Il n'y avait ni routes, ni postes, ni douanes; peu de plantations; les forêts chaque année étaient dévastées par les incendies; la navigation du haut Chiré était entièrement à la merci des chasseurs d'esclaves.

Il fallait commencer par mettre un peu d'ordre et de sécurité dans le pays, surtout aux environs des premiers établissements européens. M. Johnston s'aida de plusieurs officiers anglais, de soixante-dix Sikhs de l'armée des Indes et d'une centaine de Zanzibaris.

En juillet 1891, les opérations commencèrent dans la contrée au nord de Tchiromo, localité importante située au confluent du Rouo et du bas Chiré. Le premier résultat de la campagne fut la défaite du chef Yao Tchikoumbou par le capitaine Maguire, et l'ouverture à la colonisation du district du mont Mlanje.

Les efforts de M. Johnston et du capitaine Maguire se portèrent alors vers la région sise au sud du Nyassa. Ils battirent les chefs Mponda, Makandanji et Makanjira, et détruisirent les barques à l'aide desquelles ce dernier transportait ses captifs à travers le lac. Un fort, Fort Johnston, fut élevé presque à l'endroit où le Chiré sort du lac Nyassa, et commanda tous les environs.

Malheureusement une expédition entreprise par le capitaine Maguire pour détruire le reste des bateaux du chef Makanjira et intercepter un convoi d'esclaves eut un résultat funeste. Une tempête fit échouer le petit vapeur *Domira* et casser les amarres des barques. Il y eut un combat avec les indigènes. Le capitaine Maguire et trois Sikhs furent tués. Tous les Européens du *Domira* furent blessés. Pendant cinq jours, le mécanicien, M. Angus Urquhart, défendit son navire, qui enfin se déséchoua et put battre en retraite.

Cet échec fut suivi d'un autre et d'un retour offensif du chef des Yaos. Les Sikhs rendirent les plus grands services, grâce à leur impassibilité dans le danger et à leur discipline, se conduisant sur le champ de bataille comme à la parade. Néanmoins, comme

M. Johnston n'avait plus que quarante de ces Sikhs, avec ses cent Zanzibaris, il dut rester inactif jusqu'à ce que trois canonnières anglaises eussent pénétré sur le haut Chiré et sur le lac, apportant des renforts et mettant à la disposition du commissaire un détachement de fusiliers marins.

Les opérations, reprises et menées cette fois à bonne fin, assurèrent la soumission des Yaos, et c'est parmi ces ennemis de la veille que se recrute aujourd'hui la police indigène du protectorat. A l'automne 1893, le pays de Makanjira était complètement conquis, et sur l'emplacement où avait été tué le capitaine Maguire, s'élevait un fort qui porte son nom.

Mais, comme le dit fort justement M. Johnston, « dans la poursuite de notre œuvre dans le protectorat, la paix, non moins que la guerre, a ses victoires ». En 1891 il n'y avait, comme voies de communication, que les sentiers des indigènes, un peu élargis, et il n'existait de ponts qu'aux environs de la ville de Blantyre. Depuis, le capitaine Sclater et d'autres ont entrepris la construction d'une série d'admirables routes, où peuvent passer les voitures et les lourds chariots des colons.

PIC ZOMBA, MONT MLANJE.
Communiqué par la Société de Géographie de Londres.

A Tchiromo, à Blantyre, Zomba, Fort Johnston, Deep Bay, etc., des cours de justice ont été établies. Un service de postes régulier fonctionne maintenant non seulement dans le protectorat, mais s'étend jusqu'aux abords du Moero et aux frontières de l'État indépendant du Congo.

Une ligne télégraphique, qui reliera Blantyre à Fort Salisbury, traversant le Chiré et le Zambèze, est en train de s'établir par les soins de l'*African Trans-Continental Telegraph Company*.

Les efforts du commissaire britannique et de son état-major sont en cela puissamment secondés par les missionnaires, qui, par l'enseignement, leur préparent des auxiliaires indigènes. Le nombre des nègres qui apprennent à lire et à écrire dans les écoles va croissant, et M. Johnston cite deux faits bien significatifs :

A Zomba, tous les imprimés du gouvernement, y compris la Gazette, sont composés par des typographes nègres, instruits dans les écoles des Missions, des Universités ou de l'Église d'Écosse.

Tout dernièrement, un élève indigène, sorti de ces mêmes écoles, mis entre les mains d'un télégraphiste sikh, a appris en six semaines à transmettre les dépêches avec une extraordinaire correction et s'est trouvé capable de devenir télégraphiste à Blantyre.

Les colons travaillent de leur côté. M. Johnston en cite un comme exemple, M. Buchanan. Celui-ci a introduit dans le pays de protectorat la culture du café, celle de la canne à sucre et celle du tabac. Il fait fabriquer du sucre et confectionner des cigares. Il a fait des essais de plantations d'arbres à thé et de caoutchoucs. Enfin, d'accord avec l'administration, il a tenté d'acclimater le blé. A cet effet on a fait venir du blé d'Angleterre et du blé des Indes, mais ni l'un ni l'autre n'ont réussi. Le capitaine Sclater en demanda aux Missionnaires français du Tanganyika, qui lui en donnèrent. Ce blé, acclimaté par les Missionnaires français, serait, d'après M. Johnston, d'origine indienne. D'après sir John Kirk, il aurait été procuré par les Arabes qui avaient introduit, depuis une quarantaine d'années, du blé de Mascate.

Parmi d'autres « importants appoints à une vie civilisée et confortable », le commissaire britannique signale l'introduction de la pomme de terre. On a planté aussi des orangers, des citronniers, des fraisiers, presque tous les légumes d'Europe, et quantité de plantes d'agrément. Dans cette partie spéciale, le botaniste de l'administration, M. Whyte, a rendu de grands services, et il a notamment découvert dans le massif du mont Mlanjé un grand cèdre, qui atteint 40 mètres de haut, dont le bois est excellent et qui, de son nom, a été baptisé *Widdringtonia Whytei*.

Par suite de ce développement industriel et agricole, de nouveaux immigrants européens vinrent s'installer dans l'Afrique Centrale Anglaise. La population blanche qui, en 1891, ne se composait que de 57 individus, dépasse maintenant le chiffre de 300. On peut y joindre 27 Indiens. Le total des transactions commerciales s'est élevé de 20000 livres st. (500000 fr.) à 100000 livres st. (2500000 fr.). En 1891, sur le lac et les fleuves on ne comptait que 8 steamers et 15 barges : il y a aujourd'hui 17 steamers et 120 barges.

A l'heure actuelle il y a 8000 acres (3200 hectares) de terrain en culture, et plus de 5000000 de plants de café. L'acre de terre, qui avait, au commencement de 1891 une valeur de 5 à 30 centimes, vaut de 1 fr. 25 à 6 fr. 25, et dans les villes, pour bâtir, de 2500 à 5000 fr.

On a créé quatre villes et huit centres de colonisation. Déjà il est question d'un chemin de fer qui joindrait le haut et le bas Chiré. A l'abri des forts qui protègent les principales stations, les indigènes accourent s'établir. Enfin, aux frais de la Société Royale de Géographie de Londres, on a commencé depuis trois ans le relevé topographique de la contrée.

Ce qui fait la valeur du pays, c'est la prédominance des régions élevées sur les régions basses et marécageuses ; les quatre cinquièmes de la surface sont à une altitude de 900 mètres et au-dessus, et un de ces cinquièmes atteint de 1500 à 3000 mètres. A ces hauteurs, le climat est sain, pas trop chaud, exposé même en certains endroits à des froids assez vifs en hiver. Malheureusement, pour aller à la mer par le Chiré et le

Zambèze, ou pour descendre au lac Nyassa, il faut affronter des régions basses, où règnent les fièvres.

Grâce à l'altitude assez élevée, le régime des pluies est suffisant pour alimenter des cours d'eau, dont la plupart ne tarissent jamais. La nature accidentée du pays lui donne aussi un charme particulier. « Le grand attrait de cette contrée, dit le capitaine Johnston, est dans ses aspects superbes, dans ses magnifiques lacs bleus, ses cascades et ses cataractes tumultueuses, ses hautes montagnes, ses plaines dorées et ses forêts d'un vert sombre. La partie occidentale du protectorat a un caractère particulier et fort agréable, qui lui vient de ses plateaux ondulés et herbeux, presque complètement dénués d'arbres, mais couverts d'un gazon court, très sains et exempts de la mouche tsétsé. Là sans doute prendront place plus tard les colonies européennes, dans ces districts où les Européens pourront élever leurs enfants dans de bonnes conditions d'hygiène ».

Comme parties typiques du protectorat, M. Johnston cite le massif du mont Mlanjé, et les vastes plaines qui s'étendent sur les bords du Chiré, du lac Tchiloua et du lac Nyassa.

On peut approcher des monts Mlanjé presque sans les voir, lorsque les brumes, fréquentes en ces hautes régions, voilent les cimes. Sur les premières rampes, des cours d'eau entretiennent toute une végétation luxuriante, au milieu de laquelle s'élancent de magnifiques bouquets de palmiers raphia. Les massifs de lobélias aux fleurs bleues font contraste avec les aloès, poussant dans les crevasses du roc et dont les fleurs semblent de cire rouge.

PALMIERS RAPHIA AUX ENVIRONS DU MONT MLANJE.
Communiqué par la Société de Géographie de Londres.

En montant on atteint le plateau supérieur de Mlanjé, un petit monde à part, « avec le riant climat de l'Europe du nord ». Là poussent en pleine terre des orchidées bleues, des iris pourpres et des fleurs jaunes vivaces. De gros rochers çà et là font saillie parmi les grandes herbes. C'est dans les forêts de ce plateau que se trouve le *Widdringtonia Whytei*, cet arbre qui tient le milieu entre le cèdre et le pin d'Écosse, et dont on ne connaît qu'une espèce similaire dans le sud de la colonie du Cap.

Les montagnes elles-mêmes atteignent de hautes altitudes. M. Johnston est parvenu jusqu'à 2800 mètres dans une de ses ascensions, mais il estime à 3000 mètres environ la hauteur totale. Les cimes les plus élevées sont d'anciens volcans. Ce puissant massif couvre dans son ensemble une superficie de 4000 kilomètres carrés, dont 500 seraient très propices à l'établissement de colons européens.

Les plaines basses du Chiré et des lacs, où la chaleur est intense en été, sont d'un caractère tout autre. Sur le bord de l'eau, ou sur quelques points de la plaine, croissent des bouquets d'acacias et de palmiers-éventails. Partout ailleurs ce sont « de hautes herbes, qui, en été, semblent une mer grise ondulante, sur laquelle les panaches blancs des roseaux paraissent des taches d'écume ». Lorsque ces herbes sont dans toute leur force de végétation, il est presque impossible de s'y frayer un passage. Il faut suivre les chemins battus, et du reste, en se hasardant dans ces fourrés, on risquerait de faire la rencontre dangereuse d'un lion, tandis que sous les bouquets d'acacias et de palmiers se tiennent de préférence des buffles noirs. Toutes sortes d'animaux, zèbres, rhinocéros, bouquetins, antilopes, vivent dans ces parages ou sur les collines à demi boisées du haut pays.

La faune ailée est nombreuse : aigles, vautours, marabous, jacanas, cigognes, aigrettes, hérons, oies, canards, foulques au plumage bleu vif et aux pattes rouges.

Aux approches des établissements européens s'étendent de vastes plantations de café. On estime à 5000000 le nombre de caféiers du protectorat, provenant en majeure partie d'un plant apporté il y a seize ans du Jardin Botanique d'Édimbourg.

L'abolition du commerce des esclaves, la sécurité du pays, font prévoir et même observer déjà une rapide augmentation de la population indigène. Sur le bas Chiré, la population, évaluée en 1891 à 1000 habitants, atteint aujourd'hui le chiffre de 10000. Dans le district de Blantyre, le nombre des noirs a presque doublé. Dix grands villages se sont élevés au sud de Nyassa.

« .... Des chemins propres, larges, bien nivelés, bordés de belles rangées d'arbres, de jolies maisons en briques rouges, aux vérandas couvertes de roses, apparaissant derrière des massifs d'arbustes d'ornement. Les indigènes qui passent sont vêtus de calicot blanc, égayé de quelque note de couleur vive. Une cloche tinte, appelant les enfants à l'école de la mission. Un planteur s'en va au galop de son cheval, ou un missionnaire, au trot d'un gros âne blanc, revient de visiter une station lointaine. De longues files de porteurs indigènes passent, chargés de ballots de marchandises européennes, ou un policeman de bonne mine, en fez noir, jaquette noire et culotte, va exécuter

quelque commission. Vous pourrez voir un bureau de poste, une cour de justice, peut-être même une prison, dont les occupants cependant seront dehors à réparer les routes sous la surveillance d'un policeman, bien entendu de la même couleur que ses prisonniers. »

Tel est le tableau que M. Johnston trace d'un établissement anglais de l'Afrique Centrale. On serait tenté de le trouver idyllique, n'était le trait final qui indique suffisamment comment on obtient tant de zèle au travail de ces indigènes, si paresseux de leur nature.

M. Georges Patinot

M. Georges Patinot est mort à Paris le 20 juillet, à l'âge de cinquante et un ans. Peu d'hommes ont rendu autant de services que lui à la cause coloniale, et ont contribué pour une aussi large part au mouvement d'expansion de la France.

Entré fort jeune, après la guerre, dans l'administration, il devint, en 1884, à la suite de son mariage avec la nièce des Bertin, directeur du *Journal des Débats*, et c'est en cette qualité qu'il eut presque aussitôt à prendre position dans la question coloniale qui se dessinait dès lors. M. Patinot avait une intelligence trop nette pour ne pas comprendre la nécessité qui s'imposait à la France, en présence du mouvement d'expansion extra-européenne des autres puissances, de se munir elle aussi et de reprendre ses grandes traditions colonisatrices d'autrefois. Aussi, dès que la question du Tonkin fut posée, le *Journal des Débats*, sous son inspiration, se montra-t-il résolument colonial; mais autre chose était, à la vérité, de défendre le principe d'une expédition et de soutenir les procédés dont usa le gouvernement: nulle part la politique des « petits paquets » ne fut critiquée avec plus de continuité et de passion que dans l'organe dirigé par M. Patinot; nulle part, non plus, après la fin des hostilités, l'indécision dont on fit preuve ne fut attaquée avec plus de vigueur. Ce sont ces polémiques ardentes qu'il dirigeait toujours, si jamais il ne les soutenait lui-même, se senant le patriotisme ardent et clairvoyant de l'homme qui craint de voir manquer par faiblesse le but si grand et si utile que l'on s'était proposé.

M. GEORGES PATINOT.
Photographie Nadar.

Si la politique indo-chinoise de la France réserva à M. Patinot des déboires, notre politique africaine fut heureusement pour lui donner de vives satisfactions; c'est d'ailleurs la part considérable qu'il y a prise qui lui assure une grande place parmi nos « coloniaux ».

L'un des collaborateurs les plus assidus des *Débats*, et l'un des plus écoutés de leur directeur, était, ces dernières années, Harry Alis; on sait de quel enthousiasme il était animé pour les choses d'Afrique et comme il fut, en matière de politique africaine, un ouvrier de la première heure. M. Patinot ne pouvait être insensible à cette chaleur communicative dont tous ceux qui ont connu Alis ont gardé un si vivant souvenir; dès les premières expéditions qui furent tentées, il leur fut vite acquis, et il les soutint, celle de M. de Brazza et tant d'autres, de toute l'autorité de son journal. Mais, quelque confiance qu'il eût dans l'influence de la presse, il ne lui paraissait pas que, dans cette conquête d'un continent où tant de concurrents se précipitaient en même temps que la France, des articles suffisent, si documentés ou si éloquents qu'ils fussent; il sentait qu'il fallait agir; aussi, avant même que le *Comité de l'Afrique Française* ne fût fondé, prenait-il avec Harry Alis l'initiative d'une souscription pour l'expédition Crampel et lançait-il l'un des premiers dans le public cette idée, qui a fait son chemin depuis, de la réunion en un seul tenant de nos possessions de l'Algérie, du Sénégal et du golfe de Guinée. Pour donner à leur idée une plus vaste extension, les promoteurs de l'expédition Crampel crurent devoir fonder un comité; M. Patinot en fut, avec Alis et le prince d'Arenberg, un des premiers membres; leur nombre augmenta bientôt, et celui des souscripteurs en même temps: le Comité Crampel devint le *Comité de l'Afrique Française*; c'est lui, on le sait, qui envoya les missions Dybowski et Maistre, et depuis 1890 il ne se fit guère en Afrique d'expédition française importante à laquelle il n'ait donné de larges subsides.

M. Patinot demeura, tant que ses forces le lui permirent, un des membres les plus actifs du Comité; sa parole incisive et claire était toujours écoutée; il eut notamment une part considérable dans l'organisation de la seconde mission Mizon.

Ce sont ses rares qualités qui le firent choisir pour l'un des administrateurs du canal de Suez, et c'est à un voyage en Égypte pour le règlement des difficultés qui s'étaient produites entre la Compagnie et ses ouvriers, qu'il consacra ses dernières forces. Il eut l'occasion, durant le séjour prolongé qu'il fit au Caire en novembre dernier, d'étudier sur place la question d'Égypte, où le *Journal des Débats* a toujours été l'un des plus ardents à soutenir les droits de la France.

Il revenait à Paris, plein d'idées nouvelles et de projets qu'il voulait mettre à exécution, quand la maladie le frappa : après six mois de lutte, elle eut raison de son énergie et l'emporta, mettant à néant les espérances que tant d'amis avaient fondées sur lui et privant le pays d'un homme qui lui avait rendu tant de services et pouvait lui être si utile encore.

R. Koechlin.

Coins de France

Pont-Audemer

Parmi les fashionables baigneurs qui viennent à Trouville ou sur les plages voisines traîner sur les planches leurs pas ennuyés, qui donc aurait l'idée de chercher aux environs quelqu'une de ces petites villes normandes qui ne sont pas sur l'itinéraire usuel, banal, de tous les touristes?

Sans doute les trains qui desservent ces lignes peu fréquentées ne vont pas de la course emportée des rapides; aux barrières, les bœufs qui les regardent passer, de leur œil nonchalant et vague, songent peut-être qu'au temps jadis les monarques mérovingiens que traînaient leurs ancêtres n'allaient pas d'une allure beaucoup plus lente en leurs paresseuses promenades.

Mais pourquoi se hâter? Aux premiers mois de l'été, la verdure encore toute jeune n'est-elle pas une joie pour les yeux? Les uns après les autres, enclos dans les haies au feuillage exubérant, défilent les grands herbages; les boutons-d'or, à profusion, y jettent leur note éclatante; çà et là le trèfle pourpré étend de larges taches sanglantes, contrastant avec l'immaculée blancheur des marguerites. A la crête des collines, les ormes alignent leurs silhouettes et profilent leurs grosses têtes arrondies, tandis qu'au long des routes, poudroyant au soleil, les peupliers se dressent, tout frémissants au moindre souffle d'air.

A demi enfouie

Dans le doux feuillage sonore,

adossée à un coteau verdoyant, on entr'aperçoit une petite ville. C'est Pont-Audemer. A la station, quelques rares voyageurs descendent, représentants de commerce en tournée, ou bien quelque fermier des environs, grand et droit, la blouse bleue toute raide dans sa nouveauté, la lèvre et le menton rasés, les favoris courts, et le mince anneau d'or traditionnel aux oreilles.

Pourquoi, touriste las des chemins que tout le monde parcourt, pourquoi ne pas descendre avec eux, ne serait-ce que pour flâner là quelques heures, pour y chercher et y trouver quelque coin pittoresque?

A peine au sortir de la gare, parmi des maisons basses à charpente de bois apparente, voici une forge, ouverte sur la rue, où s'entassent les fers. Le

PORTAIL DE L'ÉGLISE SAINT-OUEN, A PONT-AUDEMER.
D'après la photographie de M. H. Léonardon.

maréchal ferrant exerce en plein vent, au seuil de cette échope, qui semblerait dater du siècle passé si de vilains cylindres n'avaient remplacé le classique soufflet.

Tout à côté c'est la place du *Pot d'étain.* Comme ce simple mot évoque tout de suite des choses lointaines! Comme dans un tableau de maître flamand, l'imagination se représente aussitôt un voyageur à cheval, au seuil de l'auberge, vidant la lourde chope reluisante, remplie de cidre frais.

BRAS DE LA RISLE A PONT-AUDEMER.
D'après la photographie de M. H. Léonardon.

Du reste les souvenirs du passé, ici, se retrouvent partout. Si novice soit-on en archéologie, l'église Saint-Ouen vous rappelle, au premier coup d'œil, que la petite ville compte déjà de longs siècles d'existence.

Tout au fond, le chœur, quoique maladroitement réparé autrefois, décèle nettement son origine romane. Il a dû être construit vers l'époque où Rollon, installé définitivement en Normandie avec ses compagnons de guerre, donna Pont-Audemer à Bernard le Danois. Plus tard, de l'église bâtie par ces rudes architectes cette partie seule subsista. Au XIVe, au XVe, au XVIe siècle s'élevèrent la nef, les bas-côtés, le portail, tantôt d'un gothique sévère et pur, tantôt d'un gothique flamboyant et fleuri. On sent déjà la Renaissance qui s'annonce au dessin compliqué des arcs de cette élégante galerie que l'on appelle *triforium* lorsque l'on veut se donner un air savant. En entrant, à droite, des

baies élancées dont les meneaux se contournent comme des langues de flamme, donnent accès au baptistère. A quelques fenêtres, les vitraux sont demeurés presque intacts, depuis près de quatre siècles.

La façade, d'un beau style gothique, porte quelques traces de mutilations anciennes. C'est le souvenir des luttes religieuses qui, à la fin du XVIe siècle, agitèrent Pont-Audemer, comme tant d'autres petites villes, si calmes maintenant qu'on ne se les figure plus secouées par ces accès de passion. Qui croirait aujourd'hui que cette cité tranquille subit alors cinq sièges en l'espace de quelques années ?

La grosse tour de droite n'a pas atteint la hauteur que lui avait assignée son architecte. Mais comme, vers la Renaissance, on a guilloché sur une de ses faces une charmante *loggia*, si fouillée, avec ses fenêtres géminées, si fleuries, si finement ouvragées!

VIEILLES TANNERIES, A PONT-AUDEMER
D'après la photographie de M. H. Léonardon.

Tout autour ce sont des ruelles, gênantes sans doute pour qui voudrait avoir une vue latérale de l'église, mais qui semblent telles qu'au temps de sa construction, étroites, bordées de vieilles maisons irrégulières.

A l'autre bout de la route au long de laquelle s'étend la ville, une autre église, Saint-Germain, montre les restes détériorés, mais intéressants, de son architecture gothique des XIIe et XIIIe siècles, retouchée au XVe siècle et à la Renaissance, comme en témoignent un beau vitrail et les jolis arcs en anse de panier du chœur et de l'abside.

Mais ce qui donne à Pont-Audemer son charme et sa vie, c'est la Risle. Par la rivière, à quelques kilomètres de là à peine, on débouche dans la Seine, presque dans la mer, et par cette voie commode viennent et s'en vont les marchandises. Point n'est besoin de rester longtemps ici pour savoir quelle est la principale industrie. Le tan règne en maître. Son odeur forte remplit l'air. Lui-même s'étend partout pour sécher, au coin des ruelles, dans l'angle de deux murs, faisant à terre de grosses taches brunes.

C'est la Risle qui fournit aux tanneurs l'eau nécessaire. Non seulement deux bras principaux, dont l'un s'élargit en une sorte de port, enserrent la ville, mais de nombreuses dérivations s'en vont en tous sens, ruisselets étroits, dont les eaux vives courent sur le gravier, entre deux séries de vieilles maisons, dont les poutres apparentes dessinent sur les plâtres poussiéreux des raies et des chevrons sombres, ou dont la façade s'abrite sous une carapace d'ardoises. Toutes sortes de petites constructions, fenêtres saillantes, appentis qui semblent près de crouler, surplombent au-dessus de ces minces cours d'eau, dans un entassement pittoresque, donnant l'impression d'un coin oublié depuis trois siècles et demeuré tel qu'autrefois, sans être déparé par des bâtisses modernes. Et même, tout à côté, dans les rues où s'alignent plus correctement les maisons nouvelles, on en retrouve, presque intactes, de très anciennes.

L'hôtel de la Poste est une charmante construction du XVIIIe siècle, aux balcons de fer gracieusement contournés. Non loin, une maison de la Renaissance ouvre sous leurs arcs en accolade ses fenêtres étroites.

Puis, c'est de nouveau quelque ruelle, au bout de laquelle se dresse la tour unique de Saint-Ouen, ou encore un de ces ruisseaux si étrangement encaissés entre les tanneries.

Et lorsque l'heure du train sera venue, ou quand sur la route blanche et droite le touriste filera sur sa bicyclette, il ne regrettera pas cette courte halte, cette rapide visite à cette petite ville si calme, dont les vieilles maisons, peu à peu, disparaissent au loin, derrière les grands arbres.

Le Capitaine Lugard

Sur le Niger et au Borgou

Envoyé en mission l'année dernière par la *Royal Niger Company*, pour fortifier et étendre l'influence de cette compagnie sur les régions qu'elle dispute à la colonisation française, le capitaine Lugard a raconté son voyage à la Société de Géographie de Londres.

Le capitaine a été frappé d'abord des vastes dimensions du delta du Niger, dont les branches ne se réunissent qu'à Abo, à quelque cent milles de la mer; quant au Borgou, objectif de sa mission, il le place, en chiffres ronds, entre le 12e et le 9e degré de latitude nord et le 4e et le 5e de longitude est (de Greenwich), et lui donne une étendue de 104 000 kilomètres carrés.

Pour le moment, toute l'importance de cette contrée provient de sa situation, qui en fait l'arrière-pays d'une partie du Togoland allemand, du Dahomey français et des territoires anglais du Lagos.

Commercialement, en effet, le Borgou n'a pas,

à l'heure actuelle, grande valeur, le désordre et le brigandage qui y règnent ayant presque supprimé toute espèce de trafic. Autrefois cependant, par sa position entre les marchés de Salaga et de Yendi à l'ouest, de Kano et de Noupé à l'est, le Borgou était un marché très fréquenté, et si la sécurité y renaissait, il pourrait reprendre son importance commerciale.

Les marchés de Gourma et de Mossi, au nord, qui, pour expédier directement leurs denrées à la côte, seraient forcés de leur faire traverser le Borgou, profiteraient sans doute de ce débouché, et le Borgou lui-même, qui produit de l'indigo, de la gomme, du coton, diverses plantes employées en pharmacie et un tabac de qualité supérieure, verrait s'accroître sa propre valeur. On y trouve aussi du minerai de fer.

Géographiquement, cette contrée ne présente qu'un intérêt médiocre. Le sol est ondulé, avec quelques collines, peu nombreuses et basses. Les cours d'eau sont de peu d'importance, tributaires du Niger. Les plus considérables sont le Mochi, qui sur les cinquante derniers milles de son cours forme la frontière sud du Borgou, et l'Ori, qui a sa source dans les environs de Nikki, la capitale, et qui atteint le Niger non loin de Boussan. A l'extrémité ouest, le capitaine Lugard, qui ne s'y est point aventuré, croit que les eaux se déversent vers la Volta.

Géologiquement le Borgou offre des masses alternantes de granit gris et de lave d'un jaune cuivré ou couleur de miel, configuration commune à plusieurs vastes régions de l'Afrique de l'est et de l'ouest.

Quant au nom de Borgou, il veut dire tout simplement « pays d'herbes ou de pâturages ». Les indigènes se donnent plutôt le nom de *Bariba*, nom que l'on retrouve plus ou moins déformé en diverses contrées de l'Afrique où se seraient peut-être installées des tribus de cette race au cours de leurs migrations vers le sud.

Le capitaine Lugard prétend avoir eu la chance de parvenir à Nikki, la capitale religieuse du Borgou, le premier et avant les expéditions française et allemande qui l'y auraient suivi d'assez près. Il descendit ensuite vers le Yorouba et le Dahomey, pour vérifier, soi-disant, les frontières du Borgou, probablement assez vagues.

Le 27 novembre, l'expédition atteignait un endroit que le capitaine Lugard appelle Ilecha. Mais, ne voyant pas arriver une caravane qui devait la ravitailler, et qu'il pensait avoir été arrêtée par les pillards qui parcourent la contrée, le capitaine hésita à s'aventurer dans des régions inconnues, et, après réflexion, il se replia vers le Niger et se réfugia à Saki dans le Yorouba, dont il n'était qu'à 27 kilomètres. Bien reçu par le chef de ce pays, il lui fit signer un traité d'alliance avec la Grande-Bretagne.

De Saki, la mission Lugard revint, par Iseyhim, Oyo et Ikirun, à Jebba, son point de départ, qu'elle atteignit sans incident.

Mort du Dr Elisseiew
au Retour d'Abyssinie

Nous avons plusieurs fois parlé de la mission russe auprès de Ménélik. Un télégramme de Saint-Pétersbourg nous a subitement appris la mort du docteur Elisseiew, qui la dirigeait. C'est une grande perte pour la science africaine et pour notre journal, qu'il avait accueilli comme un ami de la première heure ; aussi associons-nous nos bien vifs regrets à ceux de la Société Impériale de Géographie Russe, qui perd en lui, après Junker et Potanin, l'un des champions les plus persévérants de la grande exploration africaine.

Le Dr Elisseiew était, à 46 ans, dans la pleine maturité de l'âge. Il avait brillamment conquis ses grades de savant et de voyageur à Saint-Pétersbourg, puis à travers le monde en Palestine, en Laponie, au Japon, lorsqu'en 1892 il eut le courage de vouloir pénétrer dans le Soudan, où nul Européen depuis dix ans n'allait plus. L'expédition, organisée à ses frais, n'aboutit pas. Le Dr Elisseiew en avait pourtant rapporté un livre fort important : *Mon voyage au Soudan*. Et de plus il n'avait pas abandonné son idée. En décembre 1894 il se proposait encore avec M. Leontiew de pénétrer au Ouadaï et à Khartoum : les difficultés du passage l'arrêtèrent : et ce fut par mer, comme nous l'avons dit, par Obok, où les Français lui firent une ovation enthousiaste, qu'il gagna l'Abyssinie. Il en avait rapporté au mois d'avril une riche moisson de documents scientifiques et politiques. Brutalement la mort est venue rompre cette suite de travaux et d'efforts.

Henri Pensa. — *L'Égypte et le Soudan Égyptien*. 1 vol. in-18, 403 p., une carte en couleurs. — Paris, 1895. Hachette, 3 fr. 50.

La question d'Égypte devient de plus en plus brûlante. Un comité vient de se former en France pour amener l'évacuation des troupes anglaises. Il semble qu'un mouvement d'agitation commence en Europe pour déterminer le gouvernement britannique à tenir sa parole. Il n'est d'ailleurs pas douteux que l'opinion égyptienne ne souhaite le départ des Anglais.

Mais très peu de Français, dans le grand public, connaissent en détail les affaires d'Egypte, quels y sont les intérêts divers de l'Allemagne, de l'Italie, de la Russie : ni surtout combien il importe à la France, depuis si longtemps engagée dans la vie historique de ce pays, qu'il garde son indépendance.

Ce livre remédiera à cette lacune. Il ne s'est pas écrit un article ou un livre important sur cette grave question, que l'auteur ne l'ait lu, et n'en ait fait son profit. L'abondante bibliographie qui termine son livre en fait foi. Il offre un bon exposé de la situation actuelle, avec tous les précédents historiques propres à l'éclaircir.

Mieux encore, il propose un moyen de résoudre le problème. Il s'agissait d'une intervention combinée de la France, de la Russie et de l'Allemagne, analogue à celle qui a aplani les difficultés de la paix sino-japonaise. Il suffit que les puissances invoquent les destinées du canal de Suez, et déclarent qu'à l'avenir il sera *effectivement* sous la garantie de tous. D'ailleurs, le gouvernement britannique, las de l'occupation, ne demande qu'un prétexte honorable pour procéder à l'évacuation. Par une analyse assez ingénieuse, M. Pensa nous montre qu'en effet les Anglais ne tirent pas grand parti de l'Egypte à aucun point de vue, économique ou politique.

Enfin, la question du madhisme, de ses origines, de son extension, qui intéresse aujourd'hui tant de personnes en France, sans qu'elles puissent l'étudier ailleurs que dans des livres anglais ou allemands, se trouve ici complètement traitée.

Ce livre était nécessaire : il vient à son heure.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

La Photographie dans les Voyages

Simples touristes désireux de fixer l'image de ce qu'ils vont voir, explorateurs ou savants en quête de documents précis, appellent de plus en plus la photographie à l'aide de leur mémoire ou de leurs travaux. Mais, à mesure qu'ils s'en servent davantage, ils constatent combien elle est un art délicat avec ses ressources propres et sa technique. Au cours d'un voyage particulièrement, le besoin se fait sentir d'une éducation préliminaire. Tels appareils sont préférables pour une grande exploration dans une région donnée. Il y a telles manières de s'en servir qui varient suivant l'objet à photographier : vues, paysages, types, intérieurs ou monuments.

*Nous avons pensé que des conseils appropriés à tous les ordres de voyages seraient ici les bienvenus. Et nous les avons demandés à un homme dont le nom et le talent font autorité, M. Frédéric Dillaye. Pour ceux de nos lecteurs enfin qui ne seraient pas assez familiers avec les termes et les détails photographiques, nous prenons la liberté de leur signaler les indications de l'*Almanach Hachette 1895, p. 329 : *la Photographie pour tous.*

DU CHOIX D'UNE CHAMBRE NOIRE

Si l'on ouvre le catalogue d'une maison d'appareils photographiques, on y trouve infailliblement la rubrique : Chambres noires de campagne. N'est-ce pas sur cet article que doit se porter le choix du voyageur appelé à travailler dans le plein air? Il semble même tout naturel qu'il fasse ce choix au gré de son bon plaisir, dans les limites qui lui sont imposées par les ressources de son budget. Eh bien, non : le voyageur qui agirait ainsi se préparerait bien des déceptions. Elles ne seraient pas très graves pour un simple touriste : pour un voyage ou une mission lointaine, le choix d'une chambre noire doit être réglé par des considérations scientifiques.

Tel appareil, en effet, établi sous la latitude où nous habitons et très suffisant pour travailler sous cette latitude, ou sous les latitudes voisines, ne pourra s'employer, par exemple, dans les régions arctiques ou dans les contrées intertropicales.

LA CHAMBRE NOIRE SOUS LES TROPIQUES

Sous les tropiques, il faut prévoir l'effet des moussons.

On compte deux moussons, suivant en effet que les colonnes d'air froid venant du nord ou du sud, soufflent dans un sens ou dans l'autre. Le sens de chaque mousson se trouve très approximativement limité à une durée de six mois.

Du 15 octobre au 15 avril la mousson souffle du nord-est. C'est la saison saine et agréable. Les chambres noires employées dans nos climats peuvent fort bien servir durant cette période.

Du 15 avril au 15 octobre, la mousson souffle du sud-ouest. C'est la pleine saison des pluies, accompagnée de chaleurs excessives. Or, humidité et chaleur réunies détériorent les toiles et les peaux. L'action est d'autant plus rapide qu'il y a sur ces matières une production constante et très abondante de moisissures de toutes sortes.

Nos chambres noires courantes sont justement constituées par des soufflets de peau ou de toile. On constate alors que les peaux et les toiles en peu de temps sont transpercées, rongées, passent à l'état de véritables écumoires : les rayons lumineux de toute nature, pouvant ainsi pénétrer dans la chambre noire, compromettent tout travail, et alors il devient pour ainsi dire impossible d'employer nos chambres noires ordinaires.

En prévision de cette saison à traverser, nous conseillons donc plutôt l'ancienne chambre noire composée de compartiments de bois ou de métal, rentrant l'un dans l'autre, à la manière des tubes d'un télescope. Ce sera pour le bagage du voyageur une légère augmentation de poids et de volume, mais qu'importe! Doit-il hésiter entre un appareil plus léger dont il ne pourra se servir et un autre un peu plus lourd qui lui donnera satisfaction?

LA CHAMBRE NOIRE DANS LES RÉGIONS ARCTIQUES

Dans les régions arctiques, c'est au contraire un abaissement de température excessif qu'il faut prévoir. L'influence de cet abaissement de température se manifeste sur les chambres noires par une violente contraction de toutes leurs parties métalliques. Or une chambre noire de voyage, bien construite, présente un assez grand nombre de parties métalliques destinées à prévenir les chocs possibles de la route et les pressions certaines du paquetage. Un constructeur soigneux, chargé d'établir une chambre noire de cette sorte, doublera d'une lame de laiton repliée tous les angles vifs de l'appareil. La chambre noire dont je me sers couramment et qui n'a pas d'autre prétention au voyage que de m'accompagner pendant les vacances, a ainsi toutes ses arêtes en métal.

Par le même souci de la construction, on fait encore, en laiton, les coulisses destinées à recevoir les châssis où se trouvent enfermées les plaques sensibles. Si l'on veut régler la mise au point, elles ne doivent présenter que très peu de jeu.

S'il se produit un abaissement assez grand de la température, la contraction du métal peut être telle, que les châssis n'entrent que très difficilement dans les coulisses, ou même n'y entrent plus du tout. Il n'est pas nécessaire d'aller au pôle nord pour constater de tels effets du froid. L'hiver dernier, un ami me demanda de lui prêter mon appareil pour photographier, à la lumière magnésique, une cinquantaine d'enfants qu'il avait invités chez lui à une soirée costumée. J'allai chercher ma chambre noire. Le thermomètre marquait 10 ou 12 degrés centigrades au-dessous de zéro. Dans le trajet qui séparait nos deux maisons, ma chambre noire subit si bien cet abaissement de température, que nous pouvions à peine introduire les châssis dans les coulisses, et que, pour les en retirer, il fallut placer pendant quelques instants l'appareil devant un grand feu. Que serait-il arrivé si, au lieu d'opérer dans le département de la Seine, nous eussions été en voyage au Grönland?

Donc, avant tout, le voyageur des régions polaires doit veiller aux parties métalliques de sa chambre noire. Je ne demanderai point qu'il les supprime, puisqu'elles sont une garantie de solidité. Mais, pour celles qui avoisinent ou constituent les coulisses, qu'il prenne garde de les faire monter de telle sorte qu'elles puissent se serrer ou se desserrer suivant les besoins.

CHAMBRES NOIRES A PIED ET A MAIN, FORMAT

Enfin, quelle sorte de chambre noire doit emporter le voyageur qui veut vraiment travailler? Une chambre noire à main, ou une chambre noire à pied? A mon avis, il doit emporter les deux. La chambre à main pourrait, à la très grande rigueur, suppléer la chambre à pied. Mais elle n'est utile que sous un format très restreint, et, malgré l'agrandissement toujours possible de l'image au retour, on peut avoir avantage, dans certains cas, à obtenir cette image plus grande directement. Il est d'ailleurs parfaitement inutile, dans la pratique, de pousser la grandeur de ce format au delà des dimensions données à la plaque dite d'amateur, c'est-à-dire un rectangle de 18 centimètres sur 13 centimètres. Pour s'en tenir aux décisions du Congrès et aussi à la logique des dimensions photographiques, le petit côté du rectangle devrait mesurer 12 cent. 9, et non 13.

En principe, le format de chambre à pied que devrait emporter le voyageur est le format de la plaque normale : le 18 × 24. Mais je comprends très bien qu'il augmente, par trop, le poids du bagage général; et j'admets que dans la pratique on se contente du 13 × 18.

Quant à l'appareil à main, il faut avant tout qu'il soit léger, aussi peu compliqué que possible dans ses organes, et assez solide pour que, en l'emportant, on soit à peu près sur de ses effets.

FRÉDÉRIC DILLAYE.

Le Docteur Sven-Hedin aux Pamirs

Les renseignements sont assez rares sur l'exploration de certaines parties des Pamirs entreprise par le Dr Sven-Hedin. Aussi sommes-nous heureux, en racontant sommairement son voyage, de pouvoir faire place à trois lettres des plus curieuses écrites par le savant suédois à l' « Illustrerad Tidning » et dont la traduction nous a été obligeamment donnée par un professeur de l'Université d'Upsal.

D'après le « Illustrerad Tidning ».

SVEN-HEDIN.

Le Dr Sven-Hedin, savant et géologue suédois, issu d'une famille qui a déjà donné plusieurs hommes distingués, a débuté par des voyages en Perse, où il a étudié notamment la région du Demavend, dont il fit l'ascension le 11 juin 1890, et sur lequel il fit paraître un article dans les *Verhandlungen* de la Société de Géographie de Berlin.

A la fin de 1893 il entreprit dans l'Asie Centrale un voyage qui n'est point encore achevé. Primitivement il voulait tenter de se rendre à Lhassa, la mystérieuse capitale religieuse du Thibet, déguisé en marchand persan. Il serait parti de Seh et il aurait suivi la route du Pandit Nain-Sigh, jusqu'au Tengri-Nor. Là un campement devait être installé, et, seul avec un compagnon asiatique, il se rendrait à Lhassa.

C'est avec ce projet qu'il se rendit d'abord à Tachkent, où il arriva dans les dernières semaines de 1893, et d'où il écrivait cette lettre :

« Tachkent, déc. 1893.

« La steppe désertique qui s'étend entre le fleuve Oural et la mer d'Aral et est habitée par des Kirghizes nomades, ne présente à l'artiste ou au photographe aucune variété d'aspect, au moins dans la saison où même la végétation éparse s'est endormie de son sommeil d'hiver et où les oiseaux de passage ont depuis longtemps disparu. Le voyageur est entouré d'une immensité silencieuse qu'aucun son ne vient troubler, si ce n'est le tintement des grelots de sa propre troïka : tout ce qui s'appelle vie et mouvement semble banni de cette contrée inhospitalière.....

« Voici ma tarantass, attelée de deux superbes chameaux. Sur l'étendue de 12 milles suédois (= 120 kilom.) qui mène à travers le désert de Kara-Koum, on n'emploie pas en effet de chevaux, car le sol est tantôt recouvert de sable mou où les roues enfoncent, tantôt aussi tout trempé par les pluies et par les brouillards, qui sont ici phénomènes habituels et qui font que le lourd équipage a besoin d'une force considérable pour le transport. Cela n'était nullement désagréable de rouler traînés par des chameaux ; en général ils étaient faits à ce genre de besogne insolite en soi, et ils parcouraient les étapes d'un petit trot égal et rapide. Il n'y avait que deux troïkas qui donnaient du fil à retordre : les bêtes faisaient des manières et voulaient toujours prendre le côté de la route, ce qui obligea le yemchtchik (le postillon) à chevaucher celle du milieu pour les tenir en bride.

LE TARANTASS TRAINÉ PAR DES CHAMEAUX.
D'après le « Illustrerad Tidning ».

..... Le magnifique fleuve Syr-Daria, appelé par les anciens Iaxarte, a ses sources dans le Thian-Chan, au sud de l'Issik-Koul, et son embouchure dans la mer d'Aral. Non loin de l'endroit où les quartiers russes sont situés, à Kazalinsk, j'ai mesuré la largeur du fleuve et ai trouvé qu'elle atteignait 325 mètres. A l'aide d'un petit plomb, de quelques cosaques, d'une ancre et d'une sonde, j'ai mesuré la profondeur en six endroits et ai obtenu un résultat de 2 m. 46 en moyenne. La vitesse du courant était en moyenne de 0 m. 78 à la seconde et la masse d'eau que le fleuve roulait atteignait environ 565 mètres cubes à la seconde. Il est à

remarquer que depuis quinze ans on n'avait pas observé un aussi bas étiage qu'au moment (25 novembre) où j'ai visité Kazalinsk.

« Le plus haut niveau des eaux se trouve en juillet et en août : le fleuve est alors de 2 mètres plus haut que maintenant et il s'étend par verstes sur les basses alluvions de ses deux rives. Le volume des eaux est alors vraisemblablement trois ou quatre fois au moins aussi considérable que maintenant. En août l'eau commence lentement à descendre et elle est basse pendant tout l'hiver. Au-dessus de Perovsk la masse des eaux est beaucoup plus considérable, car au-dessous de cet endroit plusieurs bras se séparent du fleuve principal et se répandent sur les parages marécageux de Bokali Kopas pour s'y évaporer.....

« J'ai parcouru la plus grande partie de la route avec trois chevaux, une troïka, et j'étais presque toujours conduit par des cochers kirghizes.....

« Dans la contrée montagneuse de Guberlinska et près du Syr-Daria, de Kazalinsk à Perovsk, les chemins étaient si pénibles que je dus rouler en *tchetviorka* (attelage à quatre). Les quatre chevaux ne sont pas attelés par couples les uns devant les autres, mais bien tous de front. Mais les pires de tous étaient encore les chemins du Turkestan à Tachkent, sur une étendue de 28 milles (280 kil.), où l'on traverse les ramifications occidentales des monts Tchotkal. Les hauteurs montagneuses sont couvertes de terre et d'argile molle, et dans la bouillie qui en est formée, l'équipage avançait en basculant comme sur des lits de plume moelleux, mais manquait souvent aussi de verser ou de s'embourber. Pour le tirer, il fallait maintenant les forces réunies de cinq chevaux. Quand on roule en *piatiorka* (attelage à cinq), on attelle tout simplement deux chevaux devant la troïka.....

« Dans la plupart des postes, on trouve une maison de bois ou de pierre contenant une chambre particulière où le voyageur peut reposer la nuit, s'il n'a pas la force de supporter également pendant ce temps le voyage de tout un jour. Quelques postes pourtant sont très simples et ne consistent qu'en deux ou trois tentes de *kamych* feutrées (*uye*) et entourées d'une palissade de *kamych* (roseaux)..... Aucune espèce d'écurie ou de remise, cela va de soi, en pareil poste : chevaux et voitures doivent donc se contenter de rester dans la steppe en plein air.

« Sur 96 relais, 6 sont situés dans des villes. Sur la route qui part d'Orenbourg, Korabutsk est, en suivant l'ordre, la seconde ville, si l'on peut appeler de ce nom un endroit qui se compose de 33 maisons. »

Le Dr Sven-Hedin reçut du baron Vresky, gouverneur gén^al du Turkestan, des lettres qui lui assurèrent une hospitalité bienveillante chez les tribus kirghizes.

LAC ISKANDER.

D'après une photographie communiquée par M. de Poneins.

Il séjourna quelque temps à Marghilan, capitale du Ferghana, dans le commencement de 1894, et il renonça pour l'instant à aller au lac Lob. Il se dirigea à la fin de février vers la frontière russe du Pamir, en déterminant chemin faisant l'altitude respective de deux lacs morainiques, le Kara-Koul (3870 mètres) et le Rang-Koul (3880).

Il atteignit ainsi à la mi-mars, après un voyage rendu très pénible par les neiges accumulées, le fort récemment élevé par les Russes et baptisé Pamirski Post, d'où est datée la lettre suivante :

« Poste de Pamirski, le 3 avril 1894.

« Sur la rive élevée du fleuve Mourghab et à une hauteur de 3600 mètres au-dessus du niveau de la mer, le petit fort russe du Poste de Pamirski dresse ses murailles comme une éloquente protestation contre les empiétements tentés par les Chinois et par les Afghans dans ces dernières années sur le territoire du Pamir, lequel dépendait autrefois des khans de Kokan. Depuis que ce khanat a été conquis en 1875 et 1876, on a prêté peu d'attention à ce pays inaccessible et faiblement peuplé; mais comme les voisins se montraient insolents, une intervention énergique a été nécessaire. La fameuse expédition du colonel Yonnoff a été le premier pas, et maintenant on en est venu si loin qu'un fort permanent avec garnison hivernante a été installé au milieu du « Toit du Monde ».

« A propos de ce fort, dont la signification et dont l'objectif politique sont manifestes, je me bornerai à mentionner qu'il a été établi l'automne dernier, du 22 juillet au 30 octobre (vieux style) par la 2e escouade du 4e bataillon de ligne du Turkestan. Il constitue un beau monument et un témoignage de l'énergie et de la force qui ont été déployées par les officiers chargés de conduire l'ouvrage : car la construction, à une hauteur aussi considérable et si loin de toute civilisation, d'un fort tourné contre la Chine et contre l'Afghanistan, n'allait pas sans les plus grandes difficultés. Tout le bois et les autres matériaux ont dû être apportés ici à dos de chevaux d'Och dans le Ferghana. Pendant l'automne, des bourans extrêmement violents soufflaient souvent, apportant des tourbillons de neige ou de sable fin, et entre temps les officiers et leurs compagnies logeaient chez les Kirghizes, dont les demeures étaient fréquemment culbutées par la tempête.

« Dans le fort il y a une aile pour les officiers, une maison en terre contenant logement, cuisine et lazaret. Dans la yourte on garde les provisions et les munitions, et il y a une petite station météorologique où l'on fait des observations trois fois par jour. — Avec Kachgar on a établi une nouvelle route de commerce, et les marchands de Kachgar viennent ici avec leurs marchandises, achètent en échange des mou-

tons kirghizes, puis vont les vendre aux marchés du Ferghana, où ils sont à haut prix, et s'en retournent enfin avec un gain considérable à Kachgar par le défilé du Terek-davan ou de Taldik.

« Le chef de Pamirski Post, le capitaine V. N. Saïtseff, est né en 1852, a gagné ses épaulettes d'officier en 1872, et s'est avancé jusqu'au grade de capitaine en 1886. Vieil habitant du Turkestan, il prit part, sous Skobeleff, dont il fut pendant un temps ordonnance, aux campagnes contre Khiva (1873) et Kokan (1875-76). Pendant un an il a été chef de Pamirski Post, et il est en même temps gouverneur de la population kirghize du Pamir. Il connaît à fond l'histoire moderne de l'Asie Centrale, dans laquelle il a joué lui-même un rôle honorable, et il est également très versé dans la littérature asiatique : il s'y est fait connaître par divers travaux.

« Sur le voyageur étranger, Pamirski Post fait une impression particulièrement agréable; après un long et fatigant voyage à travers des pays de montagnes inhabités et sauvages, voici qu'il arrive en ce petit coin de la grande Russie et qu'il est accueilli comme un compatriote et comme une vieille connaissance par un cercle d'officiers, les plus aimables, les plus courtois et les plus hospitaliers que l'on puisse imaginer. Je peux me flatter aussi que mon arrivée faisait une diversion imprévue à la vie solitaire et uniforme de Pamirski Post, car depuis le mois de septembre de l'année d'avant, les officiers n'avaient rencontré d'autres êtres humains que des Kirghizes. Le jour où ils savaient que je devais arriver, ils braquèrent vers le nord toutes les lunettes d'approche de la forteresse, et quand je fis mon entrée à cheval par la grande porte, toute la garnison me salua de la manière la plus cordiale.

« Pamirski Post ressemble beaucoup à un navire; les murs en sont les bords, la vallée étendue et ouverte du Mourghab est la mer, la cour du château, le pont, où nous nous promenions souvent et d'où nous observions les limites lointaines du champ visuel, un horizon toujours également silencieux et sans vie, où les mardis seulement on aperçoit un cavalier solitaire : c'est le *posthchigite* qui apporte le courrier de Russie, impatiemment attendu par tout le monde. Son arrivée est un véritable événement; quand il entre à cheval dans la cour, tout le monde est sur pied. L'aide de camp du commandant ouvre les sacs postaux; chacun est là, en suspens, autour de lui, et reçoit lettres, journaux et paquets de ses parents et amis; c'est une véritable distribution du soir de Noël : malheureux celui qui reste sans cadeaux, quand tous les autres sont comblés! Ce fut justement mon cas pendant trois courriers, en raison de mon changement d'itinéraire; tout mon courrier est allé préalablement à Kachgar, et il y a aujourd'hui précisément trois mois et demi que j'ai reçu ma dernière lettre. Tout le reste du jour est ensuite employé à lire, à dévorer avec avidité les nouvelles du pays, et au dîner chacun me fait part de ce qu'il a appris de nouveau ou de ce qu'il pense des événements les plus importants, qui dans ces derniers temps se sont passés là-bas, dans la grande fourmilière humaine.

« La journée est partagée de la manière suivante : le matin nous prenons du thé, chacun dans sa chambre, à midi un violent roulement de tambour nous appelle au déjeuner commun dans la salle à manger, puis nous reprenons du thé en tête-à-tête, moi chez le capitaine Saïtseff; à 6 heures un nouveau roulement de tambour nous rappelle que nous avons faim et que nous allons dîner et puis reprendre du thé ou du café en petit comité, ici ou là, au hasard des rencontres. Nous sommes longtemps occupés, et vers minuit nous avons coutume, le commandant et moi, d'engloutir un petit souper simple et frugal.

CHINOIS DE KACHGAR.
D'après le « Illustrerad Tidning ».

« L'exercice a lieu dans le courant de la matinée, et dans la journée les soldats et les cosaques ont des leçons d'instruction militaire....

« Nous avons mesuré le volume du Mourghab, et sur la rive nous avons établi une perche de mesurage, sur laquelle la crue et la décroissance du fleuve seront observées chaque semaine au printemps et à l'été prochains; pour le moment le fleuve n'apportait que 7 mètres cubes d'eau à la seconde. Nous avons mesuré la profondeur à laquelle le sol est gelé (70 centimètres), et nous nous sommes fait part les uns aux autres de nos expériences et de nos observations. Mes sondages du Kara-Koul ont éveillé un grand intérêt, et personne ne se serait attendu à une profondeur maxima de 230 m. 50....

« Ce sont des cosaques qui nous font la cuisine, des cosaques qui nous servent à table, des cosaques qui nous frottent et nous lavent à l'étuve, qui font nos chambres et nos lits, qui blanchissent notre linge : il n'y a pas la moindre servante. Les seuls êtres féminins qu'on voit à Pamirski Post sont, autant que j'ai pu me rendre compte, une chatte, plusieurs chiennes et quelques poules.

« Mais quant à appeler la forteresse un paradis parce qu'aucune dame n'en foule le sol de ses pieds charmants, c'est un peu fort! L'élément féminin manque prodigieusement; tout est confortable et riant, et pourtant quelque chose fait défaut pour que le séjour aux bords du Mourghab soit entièrement agréable. La plupart des officiers et des hommes sont des gens mariés ou fiancés, et cette circonstance explique que « l'éloignement de la présence ennoblissante des femmes » n'ait pas entraîné la moindre brutalité de manières, la moindre grossièreté de propos.

« Le capitaine Saïtseff est l'objet des sympathies et du respect de ses officiers, et il maintient la discipline et l'obéissance parmi ses hommes. Un ordre mili-

taire et exemplaire règne dans la forteresse, et le long et froid hiver du Pamir que la garnison a subi dans cette solitude presque dans les mêmes conditions que les voyageurs polaires dans leur bateau pris par les glaces, n'a pas causé le moindre engourdissement, la moindre torpeur, le plus petit malaise. Maintenant surtout que le soleil du printemps commence à chauffer et à fondre les amas de neiges sur les montagnes et les glaces des rivières et des lacs, on se réveille, on se reprend à des intérêts nouveaux, au bonheur de vivre. Dans cette saison chaque jour donne lieu à de nouvelles observations. En petites bandes voici que reviennent déjà canards et oies de toute espèce, passant de leur campement hivernal dans l'Inde à leur villégiature d'été en Sibérie ; ils font halte sur les bords du Mourghab, où ils vont goûter, hélas! un repos d'une longueur imprévue.

Les cosaques jettent leurs filets dans le fleuve, et de leurs courses de chasse il n'est pas rare de les voir revenir avec un riche butin d'arkharis ou d'autre gibier.

« Entre officiers et soldats les rapports sont des meilleurs; l'autre jour, comme trente soldats, après avoir accompli leur temps de service, retournaient à Och, il était touchant de voir leurs chefs embrasser trois fois chacun d'eux, à la manière russe; fusil sur l'épaule et sac au dos, les libérés faisaient à pied, le cœur allègre, la route, longue de plus de 40 milles suédois (400 kilomètres) qui, par les plateaux du Pamir, les menait à la vallée chaude et ardemment souhaitée de Ferghana.

« Les dimanches, on organise toute sorte de jeux et de danses. L'orchestre est maigre ; il se compose d'un clavecin, de deux tambours, d'un triangle et d'une paire d'assiettes, mais il joue avec entrain, et aux sons de cette musique les agiles cosaques dansent la *kamarenski* tant vantée et souvent entraînante, jusqu'à ce qu'ils soient tout fumants de poussière.

« Quand le soleil du dimanche s'est couché et qu'alors le vent d'ouest, après avoir hurlé tout le long du jour, s'est apaisé, une bande de chanteurs, forte de soixante-dix hommes, se rassemble autour de son chef, et de fraîches voix font résonner l'air léger et tranquille de chants russes, mélancoliques chants du peuple et gaies chansons de soldats. Dimanche dernier il y a eu pareille soirée; l'atmosphère était absolument calme, mais l'air froid; aussi les soldats avaient-ils revêtu leur capote; les étoiles scintillaient d'un indescriptible éclat, et l'on entendait au loin pendant les pauses le bruissement du Mourghab. Les soldats chantaient avec un bel enthousiasme, comme pour appeler le souvenir de leur lointaine patrie, et nous avions plaisir à écouter leurs chants clairs sous la voûte infinie.

« De l'accueil hospitalier que m'ont fait les officiers russes du Pamir je garderai un souvenir précieux et impérissable. Je ne puis pas même relever toutes les amabilités dont on m'a comblé chaque jour; elles portent assurément témoignage de la sympathie qu'on éprouve en Russie pour notre vieux pays de Suède.

« SVEN-HEDIN. »

KIRGHIZES.
D'après le « Illustrerad Tidning ».

De Pamirski Post, où il avait été si bien reçu, le voyageur suédois se rendit à Kachgar, après s'être muni d'une paire de bottes russes, à semelles de feutre, pour marcher sur la glace. Ce fut son point de départ pour une première excursion dans le massif montagneux du Moustaghata. Il dut en revenir précipitamment, souffrant d'une forte ophtalmie.

Deux mois à peine après cette excursion il en entreprenait une seconde, qui dura du 21 juin au 19 octobre 1894. Son itinéraire d'aller passait par Yanghi-Hissar, Tagharma et le petit Kara-Koul. Au retour il revint par la passe de Merke et Yanghi-Char. Cette exploration fut accomplie avec un serviteur sarte et des Kirghizes et avec des yaks, pour porter les provisions, les instruments et les gens. La nourriture consistait en mouton, pain et lait de yak.

Le lac Kara-Koul et les deux bassins du Bassik-Koul furent explorés les premiers. Pour l'été le voyageur avait réservé les excursions dans la montagne. Il s'y livra à une série de minutieuses observations météorologiques, astronomiques et géodésiques. L'étude des glaciers, fort nombreux dans cette région, fut l'objet particulier de l'attention du Dr Sven-Hedin, et il en dressa plusieurs cartes.

Ce fut une série d'ascensions, rendues pénibles par les neiges et les pressions trop basses. La nuit du 4 août se passa à 5863 mètres d'altitude, dans la neige, avec des maux de tête, des palpitations de cœur, la respiration difficile dans l'air raréfié.

Après quatre mois de cette vie exténuante, M. Sven-Hedin revint à Kachgar, où il s'installa pour mettre de l'ordre dans ses collections. Ce sera son quartier général pour 1895. Il rayonnera de là vers les points intéressants. Quant au voyage à Lhassa, il y a renoncé.

Les Orchidées de Madagascar dans nos Serres

Non seulement les graines des plantes se transportent au gré du vent, mais pour nous, pour le plaisir de nos yeux, les espèces exotiques sont apportées des pays lointains, s'acclimatent dans nos serres, parent nos salons et nos tables, fleurissent au corsage ou dans les cheveux des femmes. Raconter d'où et comment sont venues ces fleurs, c'est raconter un voyage, parfois ce serait presque un récit d'aventures, car s'il y a des chasseurs de fauves, il y a aussi des chasseurs d'orchidées. Nous donnons la parole pour faire ce récit de voyage à M. George Bellair :

Les herborisations de Dupetit-Thouars. — Voyage et exploration du Révérend Ellis; son envoi de plantes vivantes en Angleterre. — L'*Angræcum sesquipedale*. L'*Angræcum eburneum*.

Il y a précisément un siècle, en juillet 1795, le chevalier Hubert Dupetit-Thouars, qui fut un des botanistes français les plus laborieux, débarquait à Madagascar.

Il passa six mois dans l'île, de juillet 1795 à janvier 1796, paya d'abord tribut à la maladie, se rétablit, explora ce qu'il put du pays et recueillit 800 plantes, dont 500 lui semblèrent nouvelles.

Cinq cents plantes nouvelles récoltées en moins de six mois sur une surface nécessairement restreinte d'une île plus grande que la France, cela donne une idée de la prodigieuse richesse végétale du pays. Cette idée se confirme aujourd'hui par les intéressants documents de M. Grandidier et les belles études du Dr Baillon. L'auteur de l'*Histoire des Plantes*[1] estime que ce pays est, avec le nord de la Chine, le plus riche du monde en végétaux endémiques.

ANGRÆCUM SESQUIPEDALE
Dessin de M. G. Bellair

ANGRÆCUM EBURNEUM EN GRAPPE.

Aussi, lorsqu'on s'occupe des plantes intéressantes de Madagascar, dont on ne possède en France qu'une très petite quantité de spécimens vivants, n'est-ce point seulement au manihot, au caféier, à la cannelle, au gingembre, au figuier, au cubèbe, etc., qu'il faut borner l'énumération.

Ces végétaux industriels ou agricoles à des titres différents, et introduits en partie dans nos serres, y tiennent peu de place en comparaison d'autres espèces malgaches purement décoratives, telles que les orchidées, l'*ouvirandra*, certains palmiers, les *nepenthes*, les *pandanus*, etc.

Parmi les orchidées, au premier rang se placent celles du genre *Angræcum* (les *Angrecs*). — C'est Dupetit-Thouars qui a créé ce genre. On pourrait retrouver, momifiées dans son herbier, parmi les collections du Muséum, les neuf ou dix espèces qu'il rapporta de l'île de France, de Madagascar et de Bourbon, pour lui servir à établir un genre nouveau. Pendant un demi-siècle, ces débris secs furent tout ce qu'on posséda d'*Angræcum* en Europe.

ANGRÆCUM EBURNEUM
Dessin de M. G. Bellair.

En 1855, un ecclésiastique anglican, le Révérend Ellis, qui explorait à ses frais la côte malgache, retrouva ces superbes orchidées, notamment l'Angrec sesquipedale (*Angræcum sesquipedale*) et l'Angrec ivoire (*Angræcum eburneum*). M. Ellis fit un envoi de ces plantes vivantes en Angleterre, où elles arrivèrent assez peu détériorées pour être rétablies par la culture, puis livrées au commerce.

L'*Angræcum sesquipedale*, comme tous ses congénères, est une herbe à tige peu élevée; ses feuilles longues, rubanées, coriaces, mais souples, tronquées et bilobées à leur sommet, sont d'un vert foncé, engainantes, réfléchies et opposées deux à deux; elles rappellent par quelques points celles d'un poireau.

Les fleurs, groupées par deux ou trois sur chaque hampe, mesurent de 15 à 20 centimètres de diamètre; elles ont la forme d'une étoile dont les six branches, représentées par les pétales et les sépales, seraient taillées en fer de lance.

1. Librairie Hachette.

Le « labelle » se distingue de suite à sa forme plus large vers la base, plus épaisse et charnue, à ses bords légèrement enroulés vers la pointe, et à l'éperon grêle, long (0 m. 25 à 0 m. 30), cylindrique et verdâtre dont il est pourvu postérieurement. C'est la longueur de cet éperon, évaluée d'abord à *un pied et demi*, qui est la source du nom spécifique *sesquipedale*. Toute la fleur, sauf l'éperon, est uniformément blanche, d'un blanc de cire; elle exhale, surtout la nuit et le matin, un parfum semblable, à s'y méprendre, au parfum du lis blanc de nos jardins. Dans les serres françaises, cette floraison s'effectue de janvier à mars, selon les localités et les traitements.

Voici ce qu'écrit le révérend Ellis au sujet de l'habitat de l'*Angrec sesquipedale* : « Je ne le trouvai point dans les régions plus élevées et plus froides de Madagascar, mais seulement dans les plus basses et les plus chaudes, où il s'en faut toutefois qu'il soit aussi abondant que l'*Angræcum eburneum*. L'Angrec sesquipédale ne croît pas dans les parties très boisées et humides des districts les plus inférieurs de l'île, mais en général sur les arbres épars le long des lisières des forêts et dans les localités où ces arbres croissent largement espacés entre eux. Il se plaît particulièrement sur les parties sèches des troncs et sur les branches à feuilles clairsemées. »

L'*Angræcum eburneum* ne diffère pas sensiblement, quant au port, de l'espèce précédente, avec laquelle, selon Ellis, il vit en pseudo-parasite sur les mêmes arbres; mais il s'élève davantage, et ses fleurs, portées par 8, 10, 15 sur de longues grappes légèrement infléchies, ont un aspect distinct. En effet, le labelle, d'un blanc d'ivoire, est en dessus au lieu d'être en dessous, et les autres pièces florales, très étroites, sont verdâtres. Ces fleurs, de 10 à 12 centimètres de diamètre, épaisses, charnues, s'épanouissent en hiver dans nos serres, et peuvent demeurer de six à huit semaines sans se flétrir.

On connaît trois variétés spontanées de cet Angræcum : l'*A. eburneum*, type que nous venons de décrire, l'*A. eburneum virens*, à fleur verdâtre dans toutes ses parties, et l'*A. eburneum superbum*, plus beau dans ses proportions, ayant les pièces florales grandies, par rapport à l'espèce type, et le labelle d'une blancheur plus intense.

Culture. — Nous avons vu ces deux Angrecs croissant en faux parasites sur les branches d'arbres, les racines plongées dans la masse feutrée des mousses ou simplement appliquées contre les écorces et y adhérant avec vigueur. Pour les conserver chez nous, des conditions analogues sont nécessaires, aussi les cultive-t-on tantôt liées sur des bûches qu'on suspend au faîtage des serres, tantôt dans des pots garnis d'un lit épais de tessons, les racines enveloppées de mousse (*Sphagnum*) pure ou mélangée à des racines hachées de fougère : la *polypode vulgaire*.

Leur origine malgache indique naturellement que la serre chaude humide convient aux Angræcums. On les cultive dans ce local, en compagnie d'autres orchidées, les *Vandas*, les *Calasetum* et les *Serides*. Néanmoins nous avons vu l'Angrec sesquipédale se comporter normalement dans la serre tempérée, avec les *Cattleyas*, et rien ne semble s'opposer à ce que les autres espèces supportent la même serre avec autant de succès.

La période de végétation active des Angræcums commence après la floraison, vers mars ou avril. C'est alors que l'humidité de l'atmosphère et du milieu où plongent leurs racines doit être élevée pour suffire à la formation des organes nouveaux, feuilles, racines, bourgeons, gages de la floraison future.

En hiver, l'humidité est très réduite, mais non supprimée; sa suspension nuirait à la plante; son excès nuirait peut-être davantage, surtout dans une serre tempérée.

Un temps viendra, sans doute, où ces deux remarquables orchidées seront importées de nouveau. Actuellement on ne les réintroduit plus beaucoup, aussi doit-on attacher une grande importance aux drageons, que les spécimens de nos serres émettent, assez rarement d'ailleurs. Détachés par un sectionnement, les drageons sont jusqu'à présent les seuls organes servant à propager ces espèces, qui, dans de telles conditions, demeurent peu répandues et toujours d'un prix élevé.

Deux Records

Paris-Lisbonne

Un jeune homme, M. Maurice Damour, a établi au mois de juin dernier le record de Paris à Lisbonne à bicyclette.

Parti de Paris le 1er juin, il couchait à Tours le 2; le 3 il atteignait Barbezieux, le 4 Mont-de-Marsan; le 5 il entrait en Espagne et faisait halte à Vitoria; le 6 il arrivait à Valladolid, et de là, par Placencia, Badajoz, Elvas, Estremoz, il gagnait Lisbonne, ayant parcouru en sept jours et demi la distance de 1 998 kilomètres qui sépare Paris de la capitale du Portugal. Il a rencontré d'assez grandes difficultés dans la dernière partie de son trajet.

M. Maurice Damour a été reçu avec beaucoup de sympathie par les cyclistes de Lisbonne, qui lui ont fait faire une excursion à Cintra.

M. Maurice Damour (Max Rond), né le 25 mars 1874, est un amateur fervent de la bicyclette. Il accompagna en 1893 MM. Perrodil et Farman de Paris à Madrid, et lui-même, en 1894, battit ce record en l'abaissant de sept jours à cinq jours.

A Travers l'Atlantique

Un brevet a été pris par un inventeur qui prétend avoir trouvé le moyen de venir d'Amérique en Europe en trois jours. Son bateau serait mû par deux systèmes combinés de propulseurs : d'une part six vis sans fin, d'un système particulier; d'autre part quatre roues à aubes sur les flancs.

En attendant la réalisation de ce beau projet, la *Lucania*, avec ses deux hélices, a effectué dernièrement en 5 jours 11 heures 40 minutes la traversée de New-York à Queenstown.

Ascension d'un Nouveau Pic

Deux membres du Club Alpin, de la section de Maurienne, MM. Bartoli et Jarsuel, viennent d'avoir la bonne fortune, et aussi l'habileté, de gravir un pic de 3 000 mètres, à la cime duquel personne n'était encore parvenu, et qui, pourtant, est tout proche de Saint-Jean-de-Maurienne.

Les gens du pays appellent ce pic l' « Ouille de la Balme ». C'est le point culminant du massif de la Lauzière, à cheval sur la ligne de faîte entre la Tarentaise et la Maurienne.

Une première entreprise pour atteindre ce sommet vierge avait été tentée, l'année dernière, mais sans succès. Les deux alpinistes ne se tinrent pas pour battus, et cette année ils se lancèrent de nouveau à l'assaut, accompagnés d'un guide émérite de Bonneval, Blanc le Greffier.

Le 6 juillet ils partirent de Saint-Jean par le col de la Madeleine et allèrent passer la nuit à Celliers, où M. Pierre Bertrand leur donna l'hospitalité.

Le 7, à 4 heures du matin, ils se remettaient en marche et franchissaient d'abord un contrefort de l' « Ouille de la Balme ». Ils se trouvèrent alors au pied du pic, tout hérissé de flèches escarpées, aux arêtes vives, bizarrement découpées. Il leur fallut traverser un glacier, d'une pente très rapide, puis, attachés les uns aux autres, se hisser le long d'une arête de granit, avec d'extrêmes difficultés. Enfin à 10 h. 30 ils atteignaient la cime, sorte de crête étroite, presque coupante, d'où une vue superbe, s'étendant jusqu'au Cervin et au Mont-Rose, doubla pour les trois ascensionnistes le plaisir d'avoir accompli les premiers cette périlleuse escalade.

Lieutenant-colonel Monteil. *De Saint-Louis à Tripoli par le lac Tchad.* — Traversée de l'Afrique accomplie en 1890-91-92. Une carte. 1 fort vol. gr. in-8 avec illustrations de Riou. Paris, 1895, Alcan. 20 francs.

On se souvient de l'enthousiasme que souleva en France, il y a trois ans, cette traversée de l'Afrique, désormais fameuse. Depuis longtemps le récit en était impatiemment attendu : il n'est pas indigne de l'universelle curiosité qu'il excita. Peu de livres nous semblent aussi instructifs pour quiconque s'intéresse aux grandes explorations.

On a peine à imaginer ce qu'il faut de qualités et de ressources variées pour ce métier d'explorateur, qui passionne aujourd'hui tant de jeunes esprits. Mais, entre tous, l'explorateur pacifique paraît mériter l'admiration. Le lieutenant-colonel Monteil avait fait cette gageure de traverser le continent noir avec dix hommes seulement. Il ne fallait pas songer, avec une si faible escorte, à s'imposer par la force. Les armes eussent d'ailleurs été d'un faible secours dans tous les cas, puisqu'il s'agissait de traverser de puissants États comme l'empire Haoussa et le Bornou. C'était donc par les qualités du caractère, par l'ascendant personnel, par une grande fermeté, jointe à une patience calculée, qu'il convenait de s'assurer le respect des indigènes.

Or, des noirs auxquels le voyageur a eu affaire, les uns étaient d'ignobles pillards, sans foi et sans pudeur, tels que les gens du pays Djerma, entre Saï et le Mayo Kebbi; les autres, beaucoup plus civilisés, se présentaient avec les dehors de gens aimables, obséquieux même, mais cachaient toujours sous les formes d'une exquise urbanité l'indifférence et l'avidité. Il y avait un grand danger à vouloir rivaliser de politesse avec eux, et M. Monteil ne fut pas long à le comprendre. Aussi, s'il est vrai qu'on admire sa ferme attitude lorsqu'il doit parer à quelque difficulté brutale comme l'hostilité déclarée d'une tribu, on applaudit bien davantage quand on le voit surmonter des difficultés d'autant plus graves qu'elles étaient moins apparentes, et se tirer à son honneur des pièges qui lui furent tendus à Sokoto, à Kano et à Kouka.

Là il avait affaire à des potentats très généreux et très accueillants, mais faibles, livrés à toutes les intrigues de leur entourage. Rien n'eût été plus périlleux que d'engager avec eux, à l'exemple de Barth, de Nachtigal et de Rohlfs, une lutte de cadeaux. A ce jeu-là, un étranger se ruine fatalement, et il se trouve ensuite dans la nécessité d'attendre le bon plaisir du lamido ou du sultan pour regagner son pays. M. Monteil sut fermer ses caisses à propos, il joua des comédies adroites et fort divertissantes, où il se donna toujours le beau rôle; il fut défiant, hardi sans violence maladroite, diplomate sans servilité.

C'est qu'il connaissait bien les noirs, ces bavards éternellement hésitants, ces timorés dont on force sûrement l'adhésion par une décision vigoureuse. Fort de ce principe, il agit avec le tout-puissant Achim, sultan du Bornou, comme avec les insolents petits chefs de village qui venaient lui demander un tribut, sous prétexte qu'il *aurait pu* passer chez eux. M. de Vogüé le dit avec raison dans son agréable préface au livre du « soldat absent », le lieutenant-colonel Monteil a dépensé vis-à-vis des rois nègres des trésors de psychologie. Son livre est donc plein de leçons morales : à cet égard, c'est un modèle pour ceux que séduisent les aventures au pays noir. Il y a également beaucoup à en tirer au point de vue de la géographie du Soudan.

Les régions qu'a parcourues le lieutenant-colonel Monteil voient passer chaque année de nombreuses caravanes haoussas qui vont chercher la kola dans les pays de la boucle du Niger, et y apportent des objets manufacturés de Kano. On ne se figure pas les obstacles qu'elles ont à surmonter, les tributs à payer, les dangers de pillage et de mort, les rudes fatigues de ce long voyage. L'explorateur a marché de conserve avec une de ces caravanes : il la montre accompagnée sur ses flancs d'une nuée de rôdeurs et de brigands, arrêtée sans cesse par les chefs avides des villages. C'est une véritable curée. Évidemment la domination européenne dans ces pays, en assurant la sécurité des routes, serait un bien inappréciable pour ce commerce, si florissant aujourd'hui malgré ces conditions précaires.

D'ailleurs les populations Haoussa ont des connaissances de commerce et de crédit très développées : le colonel en fit l'expérience à Sokoto, où on lui donna des traites payables à Kano. Cette dernière ville, qu'il a eu le loisir de bien voir pendant le séjour de trois mois qu'il y fit, est la métropole commerciale du Soudan, sorte de rendez-vous de tous les peuples du Sahara, du Niger, de la Bénoué et du Tchad. Elle se trouve en outre sur la route de la Mecque. Le voyageur évalue à 2 millions le nombre des gens qui y sont appelés tous les ans pour leurs affaires. Là aboutissent les kolas du Ouorodoughou et de Gandja, le sel de Bilma, les captifs de tous les points du Soudan. De là partent des étoffes, des broderies, des cuirs renommés dans toute l'Afrique. A la fois entrepôt, centre de fabrication et ville de banques, telle apparaît Kano.

Aujourd'hui que la conquête de Rabbah a modifié profondément les conditions politiques dans le Bornou et le Sokoto, il est intéressant de lire la description de ces États à la veille de leur chute. C'est le principal intérêt que présentent les renseignements de cet ouvrage sur le sultan Achim et sur son neveu Kiari, tous deux vaincus dans la suite par Rabbah. Le Bornou se trouvait en pleine décadence en 1892 : « Faiblesse du pouvoir, compétitions des princes, intrigues continuelles qui paralysaient les bonnes volontés, tout cela causait une véritable anarchie, qui se faisait sentir bien plus encore dans les provinces éloignées que dans la capitale. » Et ces paroles prophétiques sur les gens du Bornou : « Propriétaires d'un sol riche et fertile, leurs qualités militaires se sont peu à peu atrophiées au cours d'une longue période de paix, et ils seraient incapables de résister, malgré leur nombre, à l'attaque d'un ennemi un peu entreprenant. » Les hommes libres s'étaient peu à peu désintéressés des affaires publiques et du métier des armes. « Tous les grands commandements sont aux mains des captifs, et les guerriers eux-mêmes sont de condition servile. »

Nous croyons en avoir assez dit pour montrer le puissant intérêt de cet ouvrage. Ajoutons qu'il est édité d'une façon luxueuse, avec de très belles compositions de Riou qui suppléent au manque de photographies. Enfin tout l'itinéraire a été relevé minutieusement dans une série de cartons, et dans une carte d'ensemble placée à la fin du volume.

La Photographie dans les Voyages[1]

La Chambre noire à pied

1° FORMAT

Il est parfaitement inutile, quand on doit voyager, d'augmenter le poids général du bagage en emportant une chambre noire à pied de dimensions supérieures à celles de la plaque 13×18. Ce sont d'ailleurs les chambres noires de ce format que les voyageurs emploient déjà couramment : les exceptions contraires sont très rares. Prenons donc la chambre noire 13×18 : quelles sont les différentes qualités qu'elle doit présenter, au point de vue général et au point de vue particulier du voyage ?

2° CONSTRUCTION : MÉTAL OU BOIS

Tout d'abord, la question de matière première. Dans ces derniers temps, des fabricants ont construit des chambres noires entièrement métalliques pour éviter le jeu du bois, que l'on emploie dans la fabrication du matériel courant. Pour eux, c'était la chambre noire de l'avenir, la chambre noire idéale de l'explorateur. Et pourtant, justement au point de vue du voyage, la chambre noire métallique peut avoir ses inconvénients.

Laissons de côté la question de poids ou de prix, qui varient avec l'emploi du cuivre, ou de l'acier, ou de l'aluminium, questions secondaires dans un grand voyage.

Le voyageur, en choisissant son appareil, doit surtout songer aux accidents possibles et aux moyens d'y remédier. Ne fût-ce que dans les transports, réduits souvent à des procédés très primitifs, la chambre noire court de nombreux risques de rupture ou de déformation. Or, rompue ou déformée, au cours d'une simple excursion, une pièce métallique est déjà très difficile à réparer, à plus forte raison dans un pays lointain où l'on ne trouvera aucune ressource.

Je ne puis donc, en conscience, la recommander à l'explorateur.

Je préfère une chambre noire en bois, parce qu'un peu de cire à modeler, du papier noir gommé, de la colle-forte et les quelques outils de menuisier qui sont dans le bagage général, permettront au voyageur de réparer lui-même son appareil dans presque tous les cas et en quelque pays qu'il se trouve. Bien entendu, la prudence recommande de n'acheter l'appareil qu'à des maisons de confiance, soucieuses de leur réputation : elles n'emploient que des bois parfaitement secs. Un bois vert, ou même insuffisamment sec, au cours d'un grand voyage, des variations de température et d'hygrométrie, travaillera, et voilà l'appareil hors d'usage.

Si sec soit-il, j'estime que le voyageur devra, encore par précaution, faire visser tous les assemblages collés, et vernir ou nickeler toutes les pièces métalliques. Pour ces dernières, nous recommandons le maillechort, dont l'oxydation est très lente.

Outre les variations thermométriques et hygrométriques, il faut prévoir, pour certains climats, des ravages causés par les insectes. Pour y parer, les parties de bois, de toile ou de peau, de la chambre noire, pourraient être préalablement traitées par une solution ou un vernis antiseptique.

3° DISPOSITION DE L'APPAREIL

Actuellement toutes les chambres noires portatives se composent d'une boîte carrée ou rectangulaire, dont quatre côtés sont formés par des morceaux d'étoffe ou de peau, intimement joints, pliés en petits plis, constituant ce qu'on nomme le *soufflet*.

Dans la majorité des cas, afin de diminuer le poids de l'appareil, ce soufflet affecte la forme d'une pyramide tronquée. Les bords de la petite base sont fixés sur un cercle métallique, adapté au cadre antérieur de la boîte, mais pouvant pivoter dans son plan. Ceux de la grande base sont appliqués sur le cadre de bois limitant la face postérieure de la chambre, et dans les feuillures duquel vient s'appliquer une glace dépolie, soit par un châssis à glissières, soit par un châssis à charnières.

Les deux cadres sont fixés sur un *chariot* muni d'une crémaillère qui, grâce à la disposition des parois en soufflet, permet de les éloigner ou de les rapprocher pour mettre l'image bien au point. La distance entre l'objectif et la glace dépolie reste en effet en rapport avec la distance qui sépare l'objet à reproduire de la chambre noire.

Le chariot est complété par de petits niveaux à bulle d'air, encastrés dans le bois, de telle sorte que la chambre noire puisse être amenée à l'horizontalité la plus parfaite, afin d'éviter l'aplatissement ou l'allongement des lignes de l'image reproduite. Dans cette situation, l'horizon n'apparaît pas toujours à la hauteur convenable. On y remédie en déplaçant l'œil de la chambre, c'est-à-dire en montant ou en descendant la planchette de l'objectif.

4° LA CHAMBRE NOIRE DE JONTE

Comme un exemple demeure, en somme, le meilleur mode de graver une règle générale dans l'esprit, je prendrai, si vous le voulez bien, comme type de la chambre noire à pied du voyageur, la *chambre brevetée* de Jonte qui permet, dans les cas les plus compliqués, d'obtenir toujours des images conformes aux lois de la perspective.

Dans cette chambre noire, c'est la partie antérieure, supportant la planchette de l'objectif, qui avance ou recule, suivant les besoins de la mise au point. Particularité très intéressante en ce qu'elle rend possible, sans fatigue et sans déplacement, l'application de l'œil contre la glace dépolie. Cette planchette est maintenue parallèlement à ladite glace dépolie par des supports de métal assujettis avec des olives à vis de pression.

Manque-t-on d'espace pour reculer et ne dispose-t-on d'aucun moyen d'élévation pour photographier un monument de grande hauteur : tout en maintenant la chambre de niveau et par suite son arrière dans le plan vertical, il suffit d'incliner en arrière et d'élever la planchette portant l'objectif, pour obtenir l'image entière, tout en lui conservant, tel que l'œil le conçoit, le parallélisme de ses lignes verticales.

Se trouve-t-on, au contraire, dans la nécessité d'opérer en profondeur, par exemple sur une montagne et pour photographier un village rapproché et en contre-bas : il suffit d'incliner en avant et d'abaisser la planchette de l'objectif, en laissant toujours la chambre de niveau et l'arrière dans le plan vertical.

Quant à la partie postérieure de la chambre noire, elle est montée sur un excentrique qui lui permet de se mouvoir de droite ou de gauche suivant l'axe vertical. On peut arriver ainsi à prendre des vues partielles jusqu'à 45 degrés à droite et à gauche de l'appareil.

Avec plusieurs images se raccordant presque mathématiquement, on obtient ainsi des vues panoramiques dont les mêmes lignes horizontales restent dans le prolongement les unes des autres, sans qu'on relève la moindre fuite vers le point de vue.

Le chariot, muni, en outre, d'échelles graduées en centimètres, rend possible une mise au point automatique pour tous les foyers.

Comme vous le voyez, la chambre noire à pied du voyageur doit remplir des conditions multiples, qui permettent de travailler également bien, avec le même appareil, dans toutes les circonstances imaginables.

FRÉDÉRIC DILLAYE.

1. Voyez p. 320.

M. Clozel au Congo

Une Nouvelle Voie de Pénétration vers le Tchad

Le 25 juin, M. Clozel débarquait à Bordeaux, revenant en parfaite santé de son exploration du bassin du Logone. Nous avions annoncé son départ[1], *nous sommes heureux aujourd'hui de pouvoir offrir à nos lecteurs un résumé de sa mission, spécialement écrit pour la chronique* « A Travers le Monde » *par M. Clozel lui-même; c'est dire qu'à l'intérêt des découvertes nouvelles se joint l'exactitude des renseignements. Remercions M. Clozel de cette aimable attention et félicitons-le du succès de son voyage.*

Cliché Nadar, Paris.

M. CLOZEL.

La mission confiée à M. l'administrateur Clozel s'est embarquée à Marseille le 10 décembre 1893. Elle se composait de M. le Dr Herr, médecin aide-major, second, de MM. Émile Vival, Léon Gérardin, sergent au 41e de ligne, chef d'escorte, et de Si Sliman Bellag, interprète algérien.

Le personnel noir comprenait une escorte armée de 30 Sénégalais et de 52 porteurs. Arrivée tout entière à Brazzaville à la fin de mars 1894, elle s'embarquait sur le Congo le 23 avril, remontait en vapeur ce fleuve et son affluent la Sangha jusqu'à Ouesso. La baisse des eaux ne permettant pas aux petits steamers de la colonie de remonter plus haut à cette époque de l'année, M. Clozel et son premier détachement, composé de M. Gérardin, de Si Sliman Bellag et de 43 noirs, s'embarquèrent dans trois pirogues, et, après vingt-deux jours d'une navigation lente et pénible, arrivèrent à Bania, sur la Mambéré, à deux jours de marche au sud-est de Berberati, le chef-lieu des établissements récemment fondés par M. de Brazza dans la Haute-Sangha.

LA RIVIÈRE WÔM EN FACE DU VILLAGE DE GOUIKORO.
D'après une photographie du docteur Herr.

C'est cette première partie du voyage que M. Clozel racontait dans cette lettre, du 25 juin 1894 :

Cliché Berthaud.

LE Dr HERR.

Berberati est la capitale de nos établissements de la Haute-Sangha. Son plus beau monument est une case ronde, à un étage, avec toit de chaume fort pointu. Mais, bâtie assez rapidement, à la mode locale, elle n'a guère pu résister aux intempéries des saisons et menace déjà ruine. Aussi construit-on, en ce moment, une case carrée, également à un étage, qui aura pour mission de protéger l'angle est de l'enceinte future et qui promet d'être le plus beau monument de la région.

Mais pour les gens modestes qui savent se contenter d'un rez-de-chaussée à l'abri de la pluie, les logements ne manquent pas. Il y a bien cinq cases fort habitables pour les blancs, sans compter les paillotes de la garnison, celles que j'ai fait construire pour abriter nos hommes. Enfin, un vaste hangar-écurie, dont la toiture en feuilles de bambou n'est pas encore posée, doit protéger le troupeau. Car nous avons un troupeau à Berberati, et ce n'est pas là un des moindres agréments de cette capitale. Quand je dis nous, c'est parce que nous en usons, car, en réalité, il appartient à M. de Brazza qui l'a payé de ses deniers personnels. Mais nous avons du lait et du fromage blanc tous les jours. Enfin, la vue des bêtes à cornes rappelle agréablement la civilisation aryenne, au sortir des villages congolais où le gros bétail n'existe pas.

1. *A Travers le Monde*, p. 5.

Arbres et lianes à caoutchouc sont plus abondants que dans aucune des autres régions de l'Afrique que j'ai traversées. Il y aura là quelque chose à faire, car le prix du caoutchouc monte alors que celui de l'ivoire descend. Les dernières opérations de l'Etat indépendant du Congo ont eu pour résultat l'envoi de vingt tonnes de dents d'éléphant sur le marché d'Anvers. La conséquence de ce fait est que, l'ivoire étant une marchandise de luxe, et non un objet de consommation courante, il se produit une baisse énorme de prix sur la matière.

L'Afrique est, après le boulevard des Italiens, le pays du monde où l'on se rencontre le plus. Comme je remontais la Sangha en pirogue, sans penser à mal et tout en maugréant contre la vitesse du courant, les rapides et l'inexpérience de mes pagayeurs qui m'empêchaient d'aller vite, je vois venir en sens inverse deux pirogues à pavillon tricolore portant MM. Ponel et Yessel, agents du Congo.

Jusque-là, rien d'imprévu. L'un rentrait en France et je le savais malade depuis longtemps; l'autre était chargé des convois sur la rivière et je m'attendais à le voir. Mais avec lui se trouvait Ali el-Bearnaoui (un citoyen du Bornou, comme son nom l'indique), notre ancien guide de la mission Maistre, un homme qui nous a été fort utile. Ponel l'avait vu à Bouki, et, grâce à un certificat que Brunache et moi avions délivré au susdit Ali, il avait eu par lui de nos nouvelles. De Bouki, il s'était rendu à Ngaoundéré, où il fut accueilli par M. Goujon et envoyé à M. de Brazza. Celui-ci a eu l'amabilité très grande de le mettre à mon entière disposition et de l'envoyer au-devant de moi avec ordre de descendre au besoin jusqu'à Brazzaville pour me rencontrer.

SIGNATURE DU TRAITÉ.
D'après une photographie du docteur Herr.

Aujourd'hui je viens de recevoir, à Berberati, la visite de deux nègres du Darfour, parlant arabe, qui se rappellent nous avoir vus à Yola et qui nous ont donné des nouvelles d'une autre de mes connaissances de l'Adamaoua, Si Mohamed Didir, Arabe de Souakim, qui commerce depuis plusieurs années dans l'Afrique centrale et avec lequel j'ai eu, l'an dernier, quelques conversations intéressantes.

Entre autres choses intéressantes, Ali m'a appris l'échec de la mission allemande du baron de Uechtritz, qui doit être, du reste, rentré en Europe à l'heure où je vous écris.

Cela va probablement modifier mon itinéraire. Car avant de rentrer les Allemands se sont battus avec le lamido (chef) du Boubba-Ndjidda et lui auraient même tué quatre de ses fils dans la bagarre. Je comptais un peu passer par là, mais comme Reï-Boubba (résidence du susdit lamido) est dans la zone allemande d'après la dernière convention signée à Berlin, je n'ai aucune raison d'y aller, et je compte me diriger vers l'est, où se trouve une zone inexplorée qui s'étend entre les dernières reconnaissances de M. de Brazza et notre itinéraire de la mission Maistre.

Ce changement de front, qui concorde du reste avec les vues de M. de Brazza et avec un mouvement analogue qu'il opère de son côté, va m'obliger à un séjour assez long dans la région pour me créer une bonne base d'opérations au nord-est de Berberati. Cela m'est égal. Je me porte bien. Mon séjour en Afrique devrait durer trois ans et plus, que je n'en serais pas effrayé le moins du monde....

La mission tout entière, personnel et matériel, se trouva réunie à Berberati le 12 juillet. M. de Brazza, revenant de Koundi, y arrivait le lendemain. Dans les premiers jours d'août, M. Clozel se rendit à Gazza; c'était, avant la fondation de Berberati, le point le plus méridional occupé par les musulmans Foulbés et Haoussas.

Le 24 août, la mission quittait Berberati, se rendant sur la haute Mambéré pour y fonder un poste qui devait être sa base d'opérations définitive.

Elle trouva auprès du village de Tendira, par environ 5 degrés de latitude nord, un emplacement convenable et, en présence des dispositions favorables des indigènes, fonda le poste de Carnot.

Je partirai d'ici sous peu, écrivait l'explorateur, le 21 septembre dernier, pour aller chercher un point navigable dans le réseau fluvial du Tchad; ce sera une petite tournée qui me prendra de trois à six mois et je reviendrai à Tendira ou même à Berberati. Quand j'aurai fini cette tournée, je verrai ce qu'il me reste à faire, mais, en tout cas, il y aura alors de la besogne faite.

Voici ma vie depuis ma dernière lettre :

J'ai quitté Berberati 24 août 1894 avec Gérardin et M. Paul Goujon, un jeune agent du Congo que M. de Brazza avait mis à ma disposition, car j'allais travailler pour la colonie. J'emmenais presque tout mon personnel, mais très peu de marchandises, laissant le Dr Herr, Sliman (l'interprète de la mission) et 10 hommes à Berberati avec tout le matériel.

J'allais fonder un poste sur la Haute-Mambéré pour avoir une base d'opérations plus rapprochée du pays où j'aurais par la suite à m'avancer. Ce poste, bien entendu, une fois fondé par moi, doit être occupé par M. Paul Goujon et un personnel noir de la colonie; chemin faisant, je devais régler un palabre pendant entre deux chefs indigènes, puis consolider des relations pacifiques à peine renouées avec un autre. Au delà, sauf une reconnaissance de la Haute-Mambéré faite il y a deux ans par M. de Brazza, j'entrais en pays neuf.

Tout a marché pour le mieux.

J'ai mis une douzaine de jours pour faire les 100 kilomètres qui séparent Berberati du poste que je viens de fonder, et je crois avoir fait de la bonne politique en route. Quant à la construction du poste, elle nous a pris vingt jours. C'est un triangle de 20 mètres de haut sur 40 de base avec une termitière formant bastion au sommet, le tout entouré d'une palissade et d'un fossé. A l'intérieur, cinq cases, logements des blancs, magasins, cuisine, etc., plus, en dehors, une trentaine de cases pour les noirs. Le poste est situé sur la rive droite de la Mambéré, presque en face du confluent de la Nana.

Pendant que nous construisions le poste, j'ai trouvé le moyen de voir une vingtaine de chefs, d'aller rendre visite à ceux qui en valaient la peine, de reconnaître une partie du cours de la rivière Nana, de conclure deux traités de protectorat qui rangent définitivement sous l'influence française les deux fractions septentrionales de l'importante tribu des Batanda (les deux fractions du sud avaient déjà fait leur soumission au commissaire général).

Il faut vous dire que M. le commissaire général a décidé avant de partir que le poste que j'allais fonder sur la Mambéré porterait le nom de notre premier magistrat, victime d'un odieux attentat dont la nouvelle est venue jusqu'ici mettre en berne notre pavillon en signe de deuil national. De sorte que Tendira, c'est Carnot....

CHEF GODIOURA ET FEMME BOUGANDOU.
D'après des photographies du docteur Herr

Pendant l'installation du poste, de nombreux chefs des environs vinrent visiter la mission, et un traité fut conclu avec le boudoul des Bougandous, le plus important d'entre eux.

Le 25 novembre, la mission, dirigée par M. Clozel, assisté du Dr Herr et de M. L. Gérardin (M. Vidal malade avait dû rentrer en France), quittait Tendira, se dirigeant vers le nord-est à la recherche d'un cours d'eau navigable du bassin du Tchad. Elle entrait dans une région entièrement inexplorée.

Le 28 novembre, elle traversa la Mambéré, et deux jours après arrivait chez le boudoul des Boubaras, établi sur les deux rives de la Nana, le principal affluent de la Mambéré.

Elle pénétrait ensuite dans la vallée de la Bali, cours d'eau appartenant au système fluvial du Congo et qui doit être le cours supérieur de la Likouala aux Herbes. La Bali avait déjà été rencontrée par M. Ponel, fonctionnaire du Congo, un peu au-dessus du 5e degré longitude nord. La mission la remonta jusqu'au village de Bakourou, situé près des sources de la rivière. C'est de là qu'elle partit pour franchir la ligne de faîte qui sépare le bassin du Congo de celui du Tchad. Elle y accéda par une série de plateaux et pénétra dans la vallée de la rivière Wôm, qu'elle atteignit cinq jours plus tard auprès du village de Bouforo.

INDIGÈNES DU VILLAGE DE BAKOUROU.
D'après une photographie du docteur Herr.

A cet endroit la Wôm, qui vient de recevoir un affluent de quelque importance, la Bolé, est déjà un cours d'eau considérable dont l'aspect rappelle beaucoup celui du Gribingui au moment où la mission Maistre le rencontra pour la première fois.

Elle prend sa source au sud-est de Ngaoundéré, non loin de Mandé, dans le même massif montagneux que la Nana, et son confluent avec le Logone est situé dans le pays des Saras-Daï, visité par la mission Maistre. Cette rivière Wôm est en effet la Wouni dont les Saras avaient parlé à M. Maistre et dont celui-ci traça le cours d'après leurs indications. Quant au Logone proprement dit, il suivrait d'abord une vallée parallèle à celle de la Wôm, vallée qui s'ouvre au nord-est de Trelendéré, non loin de Mandé, sur la route de Koundé à Ngaoundéré. Les monts Karé séparent la vallée de la Wôm de celle du Logone, et celle-ci est elle-même fermée au nord par les monts Dek, qui doivent former les derniers contreforts du Boubba-Ndjidda.

La mission suivit la vallée de la Wôm pendant une trentaine de kilomètres jusqu'au village de Gouikoro, chef des Ousékongos, clan baya installé sur les bords de la rivière depuis son confluent avec la Bolé jusque par environ 6° 25′ de latitude nord.

En face du village de Gouikoro, la Wôm mesurait 63 mètres de largeur avec plus de 2 mètres de profondeur; la constitution géologique du sol, d'accord en cela avec tous les renseignements des indigènes, nous la représentait comme dépourvue de rapides: la mission se trouvait donc en présence d'une voie nouvelle pouvant donner accès du bassin du Congo dans celui du Tchad, voie beaucoup plus courte que celle reconnue par la mission Maistre dans son voyage de l'Oubangui au Gribingui.

Le retour au poste de Tendira par un chemin nouveau s'effectua sans accident et fut bientôt suivi de la rentrée en France de la mission.

Les résultats géographiques du voyage peuvent ainsi se résumer :

Découverte de la rivière Wôm et renseignements sur la formation hydrographique du Logone, dont elle est une des deux branches principales; reconnaissance de la partie occidentale de la ligne de partage des

eaux entre le bassin du Congo et celui du Tchad; reconnaissance des sources et du cours supérieur de la Bali, du bassin moyen de la Nana; 550 kilomètres d'itinéraires inédits s'appuyant sur seize observations de latitude.

Au point de vue scientifique, des collections ethnographiques et anthropologiques d'une certaine importance, 300 photographies, une collection d'échantillons géologiques qui permettra d'établir un profil des itinéraires parcourus.

Au point de vue politique, cinq traités de protectorat s'échelonnant de la Mambéré à la Wôm, et des renseignements nombreux sur toutes les régions environnantes.

En Afrique

Mort de l'Explorateur E. J. Glave

Le 22 mai est mort, près de Matadi, dans l'État indépendant du Congo, l'explorateur E. J. Glave, à peine âgé de trente-deux ans.

Né et élevé en Angleterre, il avait débuté tout jeune en Afrique. Lorsqu'en 1883 Stanley vint sur le continent noir fonder les premiers établissements du Congo belge, Glave l'avait suivi et avait mérité sa confiance au point d'être chargé de présider à la fondation de la station de Lukolela, et il réussit pleinement dans cette mission. Il resta six ans à ce poste.

Stanley eût voulu l'emmener dans son expédition au secours d'Emin-Pacha, mais Glave avait pris avec la compagnie Sanford des engagements qui le retinrent. Avec un bateau à vapeur de faible tirant d'eau, le jeune voyageur explora pour le compte de cette compagnie des contrées encore inconnues.

Après ce séjour en Afrique, Glave se rendit en Amérique, où il publia des articles de revue et fit des conférences sur ses voyages. Mais comme en lui l'explorateur semblait devoir l'emporter toujours, il lui fallut courir de nouvelles aventures, et il fit deux voyages dans l'Alaska, où il tenta, non sans succès, de mener des chevaux, inventant, pour leur rendre possible la marche sur la neige, une sorte de raquette adaptée aux sabots.

Il eut ensuite l'idée de retourner en Afrique pour y étudier de près le commerce des esclaves, et le *Century Magazine* de Londres lui en fournit les moyens. Sa connaissance des langues africaines, l'empire qu'il exerçait sur les noirs, le rendaient très capable de remplir cette mission.

Glave partit de la côte, en face de Zanzibar, et se rendit d'abord à Fort Johnston, dans l'Afrique Centrale Anglaise, à l'extrémité sud du lac Nyassa. Il y était en novembre 1893.

Au printemps de 1894 il atteignait Karonga, à l'autre bout du lac, sur la côte ouest. De là, sans autres compagnons qu'une petite escorte d'indigènes, il pénétra dans les régions peu connues qui s'étendent au sud-ouest, aux environs du lac Bangouéolo, où s'était achevé fatalement le dernier voyage de Livingstone. C'est là, près du village de Tchitambo, que Glave retrouva un grand arbre, de ceux que les indigènes appellent *mpandou*, au pied duquel est enterré le cœur du grand missionnaire anglais, ainsi qu'en fait preuve une inscription gravée sur le tronc, dont l'écorce a été enlevée sur un espace d'environ deux pieds carrés.

M. GLAVE.
D'après le « Daily Graphic ».

Le corps de Livingstone, embaumé sommairement, roulé dans de la toile, attaché à des perches, fut amené à Bagamoyo, en face de Zanzibar, et, de là, rapporté en Angleterre, où il fut enseveli sous une large dalle de l'abbaye de Westminster.

Une plaque de marbre commémorative, envoyée en Afrique pour être placée au lieu où il était mort, aurait été, au dire de Glave, déposée à 13 kilomètres de l'arbre au pied duquel est enseveli le cœur, et depuis aurait été enlevée par des marchands d'esclaves.

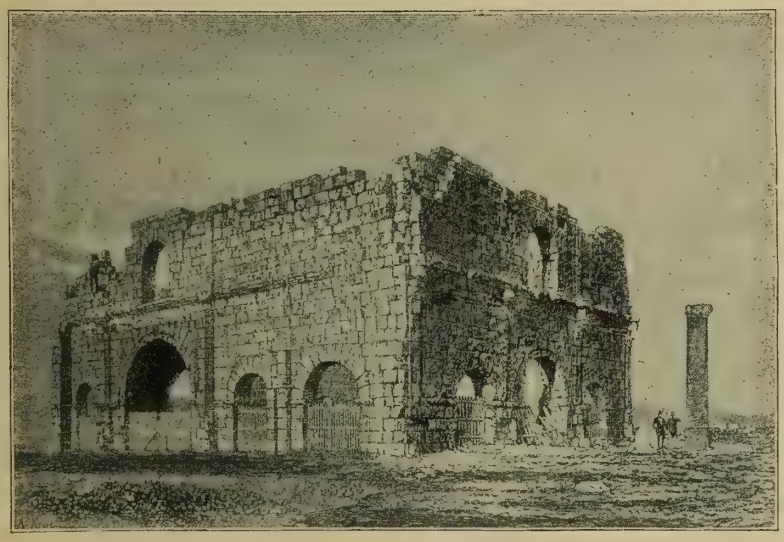
En septembre 1894, Glave se trouvait à l'extrémité sud du lac Tanganyika. De là il gagna les sources du Congo et descendit jusqu'à Matadi, point extrême où parviennent les vapeurs qui font le service sur le fleuve. C'est en attendant ce bateau qui devait le ramener à la côte que le jeune explorateur a été pris par la maladie et est mort, son voyage presque achevé.

PLAQUES COMMÉMORATIVES DE LIVINGSTONE
A TCHITAMBO (AFRIQUE) ET A WESTMINSTER (LONDRES)

Le Pénitencier de Lambèse

Au retour d'une excursion en Algérie, M. Viollier a bien voulu nous donner le récit d'une visite qu'il a faite à une maison centrale, en Algérie. L'impression est sincère et suggestive : nous laissons à nos lecteurs le soin d'en apprécier à leur gré les conclusions.

Batna a presque l'aspect d'une petite ville de France. C'est à peine s'y l'on y soupçonne l'Algérie. Presque pas d'Arabes, une végétation rappelant celle des environs de Marseille. Des rues larges, droites, des maisons neuves, correctes, à un ou deux étages, des hôtels simples mais confortables, des casernes avec une garnison importante, un hôpital, des boulevards, des jardins, une halle, la lumière électrique ! bref, tout ce qu'il faut pour vous transporter par la pensée à plusieurs centaines de lieues vers le nord.



PRÆTORIUM DE LAMBESE.
D'après une photographie.

Les touristes s'y arrêtent peu ; ils n'y descendent que pour aller à Lambèse et à Timgad.

Les ruines de Timgad ont été décrites par des plumes trop autorisées, entre autres par le regretté M. Masqueray et tout récemment par M. Gaston Boissier, pour que je me permette d'en parler. Lambèse, au contraire, n'a pas eu depuis longtemps, je crois, les honneurs de la publicité. Pourtant l'antique *Lambæsis* fut une colonie autrement importante que Timgad, et le modeste village actuel qui a remplacé la ville romaine de 50000 habitants offre un intérêt plus direct au point de vue de la colonisation moderne : c'est son pénitencier. Lambèse mérite bien une visite.

De Batna à Lambèse, la contrée est loin d'être riante. De petites montagnes gris foncé, monotones, couvertes de pins et de cèdres, bordent une assez large vallée d'où émerge çà et là une ferme. En passant, le cocher me montre au bord de la route une maison où toute une famille de colons a été massacrée par des Arabes, exécutés cet automne à Batna, fait divers qui ne contribue guère à égayer le paysage. Enfin, après 12 kilomètres, j'aperçois Lambèse, et au milieu de la plaine les ruines du palais du préteur.

Le *prætorium* est un immense édifice carré, à deux étages, dont il ne reste que les quatre murs. Il est construit en massives pierres de taille jaunes, et la façade occidentale présente encore de beaux motifs architecturaux. On en a fait une sorte de musée où l'on réunit depuis quelques années une partie des statues, inscriptions et ornements sculpturaux retrouvés dans les fouilles de Lambèse et de Timgad. Le *prætorium*, les ruines d'un temple d'Esculape, l'arc de Sévère, une mosaïque représentant les quatre Saisons, sont les restes les plus intéressants de cette importante colonie.

Les Vandales, des tremblements de terre et, hélas ! l'administration qui a pris les matériaux à même les édifices pour la construction du village et du pénitencier (1851), ont fait disparaître de nombreux temples, près de quarante arcs de triomphe, un vaste cirque et bien d'autres monuments dont on ne retrouve que l'emplacement ou quelques vestiges épars.

Le pénitencier de Lambèse est surtout connu parce qu'il servit sous le second Empire de lieu de relégation à un grand nombre de déportés politiques. Il est aussi intéressant par le mélange des pensionnaires : Arabes et Européens s'y coudoient.

Erreur fatale, cette confusion d'indigènes et de colons, où chaque criminel d'une race apprend dans une vie commune les vices et les trucs malfaisants de l'autre. Cette école mutuelle du crime serait, semble-t-il, à éviter. Un autre inconvénient est de mettre sur le même pied la race conquérante et la race conquise. Peut-être au point de vue chrétien est-ce une très noble pensée que cette égalité devant la loi, mais en pratique et pour le prestige de la colonie il devrait y avoir des pénitenciers distincts, des prisons préventives distinctes, voire des « paniers à salade » distincts.

Par analogie, ne devrait-on pas également séparer dans les hôpitaux les malades arabes des européens ? Cela paraît élémentaire, et pourtant qui sait quand cette injustifiable promiscuité cessera d'exister ?

Cette erreur de colonisation qu'on retrouve un peu dans tous les domaines de l'Algérie officielle a si bien pris racine qu'elle paraît presque naturelle aujourd'hui. En demander la suppression serait s'attaquer à tous les libéraux du continent. Certains verdicts récents rendus par les tribunaux algériens prouvent bien que juges et jurés se soulèvent contre cette prétention des continentaux de vouloir à tout prix assimiler les Arabes aux colons.

Sur le vu de ma carte je suis introduit auprès du directeur, M. Bastier, qui me reçoit avec beaucoup d'amabilité et me fait les honneurs de « sa maison ».

AQUEDUC.
D'après un dessin de M. Godefroy.

Et d'abord aux cellules des condamnés politiques: Une série de cabanes contiguës de trois à quatre mètres carrés, des murs blanchis à la chaux. Quant au mobilier, il n'existe plus, mais il devait être sommaire. C'est là que vivaient les déportés, quelques-uns avec femme et enfants. M. Bastier me cite quelques noms, parmi lesquels celui de notre sympathique confrère M. Ranc. Ces prisonniers n'étaient pas astreints au travail. Ils pouvaient même se promener dans les forêts d'alentour, mais comme elles étaient alors infestées de lions et de panthères, ils préféraient s'abstenir.

En traversant une cour je remarque d'anciens tombeaux, couverts d'inscriptions latines, utilisés par l'administration de l'Empire à des bassins de fontaine. *Quantum mutatus ab illo!* Maintenant des voleurs, des assassins, des forçats immondes viennent puiser l'eau dans le tombeau où reposait jadis quelque glorieux chef de légion ! O ironie de la destinée !

Le directeur me montre l'école, très propre, avec table noire, cartes de géographie, alphabets, qui ferait envie à nombre de villages, puis la salle de réception avec le service anthropométrique. Il m'enferme un instant dans une cellule noire, où en effet on ne voit rien du tout. Il n'y a que les quatre murs, une porte massive et un guichet pour passer la nourriture, pain et eau. Une fois la porte refermée, l'obscurité est complète, on n'entend aucun bruit du dehors. Ce séjour manque évidemment d'air et de distractions; mais, si monsieur le locataire se trouve mal, il a une sonnette pour appeler le garçon. C'est, paraît-il, la pièce la moins confortable de l'établissement, et il faut avoir commis une faute grave de discipline pour y être logé. D'ailleurs une détention temporaire dans cette chambre obscure, qui ferait les délices d'un photographe, offre un grand avantage, c'est qu'au sortir de là la prison simple paraît un véritable paradis.

En effet, en pénétrant dans l'immense bâtiment principal je suis littéralement émerveillé. Du vestibule central j'aperçois sur trois étages les longs corridors en enfilade avec les portes des cellules se succédant à l'infini.

Ah ! perspective admirable !...
Ah ! le superbe point de vue !...

Voyons d'abord les cellules.

Les chambres à coucher ne sont pas somptueuses, il est vrai, mais très propres, et il en existe sûrement de plus misérables dans les taudis des grandes capitales. Celles des Arabes renferment une paillasse et une cruche, celles des Européens une cruche et une paillasse. Peut-être la paillasse de ces derniers est-elle un peu plus tendre, mais je ne l'affirmerais pas. Une fenêtre grillée leur apporte de première main par-dessus l'Aurès l'air pur du Sahara. Cela doit être une excellente cure d'air. Et il y a ainsi des centaines de cellules à la suite les unes des autres, dont les portes donnent sur un long corridor au rez-de-chaussée et sur des galeries au premier et au second étage. Le pénitencier peut contenir quinze cents prisonniers environ.

Le corridor sert de réfectoire. Sur les tables, des gamelles où l'on verse le potage sont alignées, avec du pain et de l'eau. Ces messieurs sont servis !

Ce sont des détenus européens qui font la cuisine. L'office est très proprement tenu. La soupe, une bonne soupe assez épaisse, mijote dans d'immenses chaudières. On se croirait dans la cuisine d'une caserne ou dans les sous-sols d'un grand hôtel.

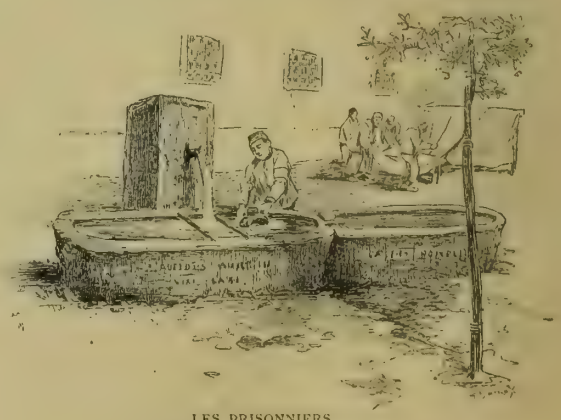
Outre le menu de la maison, les prisonniers peuvent moyennant finance se payer de petits extra : pour un sou de figues sèches, pour deux sous de beurre, un sou de dattes. Tous ces extra sont à l'avance enveloppés dans des morceaux de papier.

L'argent dont ils disposent est le produit de leur travail. Ils gagnent 60 centimes par jour : 30 centimes leur sont mis de côté pour le jour de leur sortie. Ils ont donc six sous à dépenser pour leurs petites friandises quotidiennes.

Le pécule que les Arabes touchent à leur libération est pour eux une fortune. S'ils restent un an, ça leur fait 109 fr. 50. Pour peu qu'ils soient de parfaits brigands, qu'ils passent dix ans en prison, ils sortent avec plus d'un millier de francs. Combien compte-t-on d'Arabes honnêtes possédant une pareille somme?

D'ailleurs ces forçats sont sûrs d'être très bien accueillis dans leurs tribus à leur retour, et cela pour plusieurs raisons. D'abord ils sortent du pénitencier sachant un métier. Ensuite ils y ont appris à lire, à écrire. Ils parlent couramment le français. Enfin, et surtout, c'est pour eux un honneur insigne que d'avoir été condamnés par les *Roumis*. Tandis que chez nous un détenu est déshonoré, marqué au sceau de l'infamie pour le reste de ses jours, au contraire pour les Arabes un séjour dans une prison équivaut à un titre de noblesse. Une fois libérés, ces voleurs, ces cambrioleurs, sont reçus à bras ouverts par leurs coreligionnaires. Ils passent presque au rang de marabouts.

Un libéré est-il attendu dans son village, la po-



LES PRISONNIERS.
D'après un dessin de M. Godefroy.

pulation entière, musique en tête, se porte à sa rencontre et lui fait une véritable ovation. On l'embrasse, on baise les pans de son burnous. Puis tout le cortège rentre au village aux sons de la *nouba*, et la population passe la nuit dans l'allégresse.

Dans un bâtiment spécial se trouve l'hôpital, très bien installé, qui fait également honneur au directeur et au médecin.

Une annexe est réservée à la salle de bains, où les prisonniers sont envoyés dès leur arrivée. Leurs vêtements sont soigneusement désinfectés. Ce sont des Arabes qu'on emploie au service de la buanderie. Ils ont, paraît-il, certaines aptitudes pour ce métier.

M. Bastier me conduit ensuite aux ateliers. Il y a en ce moment fort peu de travailleurs. Les trois quarts des prisonniers sont occupés aux champs ou à des travaux de route. Quelques-uns sont envoyés à plusieurs centaines de kilomètres de Lambèse. Ce sont les petites vacances de ces messieurs.

Dans les différents ateliers les deux races sont également mêlées : cependant pour certaines spécialités on choisit de préférence des Européens, pour d'autres des indigènes. Européens et Arabes portent le même costume de grosse serge brune. Le numéro matricule est marqué en chiffres rouges très visibles. Malgré cette uniformité de costume, on reconnaît les races au premier coup d'œil. Les têtes des Européens sont en général plus sinistres, parce que le vice et les indices de criminalité y sont plus lisibles, tandis que l'Arabe, nature concentrée, ne laisse deviner sur son visage ni ses passions, ni ses vices. Qu'il soit honnête ou criminel, c'est un masque presque invariable. Ces prisonniers maures ressemblent à tous les indigènes qu'on coudoie dans les rues d'Alger ou de Constantine.

Dans un premier atelier on tresse des nattes, on fabrique des cordes avec de l'alfa, petit travail pas fatigant, à la portée de toutes les intelligences. Dans un second on fait de la menuiserie, des armoires, des tables, des chaises. Il y a là des meubles parfaitement bien travaillés qui feraient bonne figure au faubourg Saint-Antoine. Plus loin des charrons font des instruments aratoires. J'ai vu là un lourd chariot pour le transport du fourrage qui serait certainement primé à un concours agricole. J'allais oublier l'atelier de cordonnerie où l'on retape les vieux souliers des détenus ; on y fabrique également d'excellentes chaussures.

Tout ce monde-là travaille tranquillement, sans hâte, sous l'œil placide du gardien, comme des ouvriers travailleraient sous la surveillance du patron.

Ces prisonniers ne paraissent pas trop à plaindre. Comme l'Arabe est très sobre de tempérament, qu'il se contente chez lui de quelques figues de Barbarie ou d'un peu de couscous, il se trouve ici dans une situation beaucoup moins dure que ses collègues à peau blanche. Cette prétendue égalité est donc en définitive une inégalité, et une inégalité à rebours.

Et dire que ces indigènes ne nous savent aucun gré de la douceur et de l'humanité avec lesquelles nous les traitons ! Ils regrettent encore la domination des Turcs. Au moins ceux-ci avaient des procédés énergiques qui imposaient à la race vaincue : ils coupaient le bras au voleur, la langue au parjure. Si le crime était grave on tranchait la tête, et si l'affaire n'était pas claire on oubliait l'inculpé dans un cachot. C'était simple et sommaire. Aussi cette justice-là était-elle comprise et appréciée des Arabes.

Aujourd'hui on hésite à punir les indigènes. De peur de frapper un innocent on absout dix coupables. Si on les condamne, on les héberge dans de beaux bâtiments, on leur donne de l'occupation pour les distraire et on les paye.... Le résultat est que beaucoup d'Arabes se font voleurs pour être mis en prison.

Et moi qui, en entrant dans ce pénitencier, pensais éprouver une émotion profonde, un serrement de cœur en voyant tant de misérables, je ressors avec une impression tout autre. Ce n'est pas ces hommes enfermés que je plains : ce sont les malheureux qui souffrent en liberté, qui peinent nuit et jour sur leur travail et qui, malgré cela, ne sont pas sûrs d'avoir du pain ni un logis le lendemain.

Marcel Dubois. — *Systèmes coloniaux et peuples colonisateurs.* 1 vol in-8. Paris, 1895. Plon et Masson.

M. Marcel Dubois aime à traiter d'une manière nouvelle les questions de méthode géographique ; il se plaît à faire justice des préjugés ou des systèmes faux, qui ne subsistent que par l'effet de l'universelle indolence d'esprit du public. C'est en cela qu'on peut dire que ce petit ouvrage est en quelque manière un livre de combat.

On a trop l'habitude en France de traiter les questions coloniales d'après les principes étroits d'un dogmatisme irréductible. On vise d'ordinaire dans la colonisation « un seul mode de cet acte complexe », et l'on en est venu à ne regarder comme les seules vraies que les colonies d'outre-mer ; on néglige celles où la colonisation procède par expansion sur terre, de proche en proche. La colonisation anglaise passe pour un modèle, parce qu'il s'est établi un parti pris dogmatique en faveur de la colonisation de caractère commercial. Or le commerce est un des facteurs de la prospérité d'une œuvre coloniale, ce n'est pas le seul.

Ce point de vue, faux parce qu'il est étroit, provient de ce que le mot « colonisation » est insuffisamment défini.

« En réalité, il y a colonisation toutes les fois qu'il se produit modification *quelconque* d'une civilisation au contact d'une autre, par voie de terre ou par voie de mer, ou bien établissement d'une civilisation en pays absolument nouveau.... » La colonisation de tel ou tel peuple ne peut pas s'ériger en dogme. « Il n'y a ni méthodes, ni systèmes coloniaux, il n'y a que des *procédés*, essentiellement variables, comme le rapport entre le peuple qui colonise et la situation du pays à mettre en valeur. » — Aussi, comme tous les organismes des métropoles, toutes les œuvres coloniales se sont transformées.

Mais la transformation des colonies a été en rapport avec les changements des métropoles. C'est pourquoi la Grande-Bretagne a prodigieusement varié dans ses moyens de colonisation, parce qu'elle s'est elle-même, durant les derniers siècles, transformée de fond en comble.

Au contraire, peu d'œuvres coloniales sont restées aussi constantes que celles de l'Espagne et du Portugal. La France, elle aussi, étant demeurée relativement stable dans son état social et économique, a toujours conservé comme une sorte de discipline dans son mode de colonisation. On peut beaucoup plus aisément parler de traditions de colonisation pour la France que pour l'Angleterre.

Si, pour les spécialistes, et pour les hommes qui ne se payent ni de mots ni de systèmes, toutes ces idées ne sont pas absolument neuves, il était cependant utile de les exprimer en formules bien nettes pour le grand public, dont l'intelligence en matière coloniale manque trop souvent de principes et de guide.

C'est là l'intérêt du livre de M. Marcel Dubois. Ajoutons qu'il fait une étude détaillée de tous les modes de colonisation connus de nos jours, y compris la colonisation allemande et celle des Etats-Unis. C'est dire qu'à côté de théories rationnelles on trouvera dans son livre de nombreux renseignements de fait.

La Photographie dans les Voyages[1]

La Glace dépolie

La face postérieure de la chambre noire à pied est formée d'un cadre de bois dans les feuillures duquel vient s'appliquer une glace dépolie, soit par un châssis à glissières, soit par un châssis à charnières[1]. Il faut bien choisir cet accessoire très important de la chambre noire.

La glace dépolie doit être soumise à deux conditions primordiales : 1° planimétrie rigoureuse; 2° dépoli fin et régulier.

1° CHASSIS A CHARNIÈRES ET A GLISSIÈRES

Quant à sa monture en châssis, en voyage surtout, il faut préférer la monture à charnières à celle à glissières. Avec la monture à glissières, la glace doit être ôtée de la chambre noire toutes les fois que l'on opère, c'est-à-dire que l'on substitue un châssis à la glace dépolie. Or dans cette opération qui se répète sans cesse, la glace court le risque d'être brisée. De plus, dans une manœuvre précipitée, si la glace n'est point brisée elle peut être oubliée sur le lieu de l'opération. Rien de tout cela n'est à craindre avec le châssis à charnières, puisque la glace dépolie reste toujours dépendante de la chambre noire, et qu'il suffit, pour faire place au châssis de la glace sensible, de la rabattre contre une des parois de la chambre noire.

2° LES GLACES DÉPOLIES QUADRILLÉES

Pour la photographie en général, j'estime qu'il est toujours bon de faire emploi d'une glace dépolie quadrillée. On trouve couramment ces glaces dans le commerce. Pour la photographie dans les voyages, cette méthode a besoin d'un petit perfectionnement moins répandu, mais extrêmement aisé à faire exécuter. On fera tracer au diamant, bien exactement au milieu de chacun des côtés de la glace, deux traits se croisant à angle droit. Ils délimiteront ainsi la verticale, l'horizontale et le centre de la plaque. Et ce sera mieux encore si l'on demande au fabricant de subdiviser ces deux axes en millimètres. En dehors de ces deux axes médians, la totalité de la surface de la glace dépolie sera divisée par des lignes parallèles à ces deux axes et distancées entre elles d'un centimètre. Par cette disposition l'opérateur pourra du premier coup se rendre compte de la verticalité des lignes de fabrique, de la bonne place de son horizon, questions que nous examinerons en détail quand nous aurons à traiter de la mise en plaque. De plus la graduation des axes médians en millimètres et la division de la surface totale en centimètres carrés seront d'une très grande utilité pour les études topographiques ou lorsqu'on aura besoin d'obtenir des reproductions à dimensions déterminées.

1. Voyez p. 320 et 332.

3° GLACES DÉPOLIES INCOLORES OU COLORÉES

En général, pour ne pas dire toujours, la glace dépolie est incolore. Nous devons cette pratique à la routine, et au premier abord elle a sa raison d'être : l'image projetée sur la glace se voit mieux.

D'autre part elle nous apparaît avec toutes ses couleurs naturelles, qui sont plus brillantes encore là que dans la nature à cause de la réduction de l'image et de la condensation des rayons lumineux due au système lenticulaire de l'objectif. Rien de plus séduisant que cette petite image vive et colorée, d'autant, comme nous le verrons dans la mise au point, qu'elle possède, en plus, une sorte d'effet stéréoscopique.

Mais il faut se méfier des séductions, en photographie comme en toutes choses. Cet effet polychrome de l'image reçue, qui nous charme tant, fausse notre appréciation. La photocopie positive, que donneront nos manipulations photographiques, est, jusqu'à nouveaux perfectionnements, monochrome. Elle se montre donc à nous dénuée de ces couleurs qui nous charment, et nous reconnaîtrons, quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent, qu'elle diffère beaucoup de l'image entrevue sur la glace dépolie.

Je crois que c'est Monckhoven qui, le premier, préconisa l'emploi d'une glace dépolie brun-roux, dans le but de détruire cette coloration trompeuse de l'image reçue. Il voulait permettre à l'opérateur de mieux juger de l'effet réel du motif, puisqu'il le voit monochrome, ainsi qu'il verra plus tard sa photocopie positive.

L'idée ne fit pas fortune. La sainte routine était là, la plus difficile à vaincre de toutes les forces. Je veux bien admettre, à sa décharge, que la coloration brun-roux n'était pas d'un choix heureux. Elle assombrissait considérablement la glace dépolie. Si l'on n'avait pas un objectif très lumineux, ou si le motif se trouvait mal éclairé, l'image reçue se percevait mal dans ses parties sombres, et ne permettait pas une bonne mise au point. Il aurait fallu chercher une autre couleur, laissant la glace dépolie claire et présentant l'image reçue en monochromie.

Aujourd'hui que la photographie tend et peut tendre à l'art, on s'est préoccupé de cette question. Certains des meilleurs amateurs de Vienne emploient une glace dépolie bleue, sur laquelle l'image apparaît monochrome. Rien n'est plus simple d'ailleurs que d'obtenir un verre bleu sans démonter la glace dépolie incolore qui est afférente aux chambres noires. Il suffit de verser et d'étendre sur cette glace une solution alcoolique de bleu d'aniline. Avec un chiffon imbibé d'alcool on peut enlever le tout rapidement, si l'on est mécontent de la teinte, ou si, pour une raison quelconque, on a besoin de faire emploi d'une glace dépolie incolore.

Je conseillerai donc très vivement aux voyageurs d'emporter de quoi faire cette solution, si leur glace dépolie n'est pas colorée. Car, pour conclure, n'est-ce pas surtout dans les régions intertropicales, où la lumière très vive fournit de grandes oppositions, qu'il est bon d'apprécier la valeur réelle du motif qui doit être rendu en noir et blanc?

4° ACCIDENTS A PRÉVOIR ET MOYENS A EMPLOYER EN VOYAGEANT

Même avec les châssis à charnières il peut se faire enfin qu'au cours de la route la glace dépolie soit brisée et qu'on n'ait pas la possibilité immédiate de la remplacer. Il ne faut pas oublier, en effet, que le verre dépoli pris chez un vitrier n'offre jamais un grain assez fin pour remplacer la glace dépolie d'une chambre noire.

Pour remédier à cet inconvénient on peut prendre un verre de la taille voulue, que l'on nettoie bien et que l'on recouvre d'un vernis connu dans le commerce photographique sous le nom de *vernis mat*, généralement employé pour la retouche.

Si l'on est très loin de tout pays civilisé, on peut employer un verre de rechange ou de l'hyposulfite de soude, de l'alun et de la magnésie qu'on aura en provision : avec ce dernier produit en effet on peut débromurer complètement une plaque sensible, puis la mettre après, à plat et gélatine en dessus, dans une cuvette contenant de l'alun en excès ou de la magnésie en suspension. La poudre se déposera régulièrement sur la gélatine, y restera adhérente et formera un verre dépoli.

On peut encore faire sécher une mince couche de lait sur une simple plaque de verre. Vous avez aussi le papier huilé.

J'ai même lu quelque part qu'un Américain, ayant brisé un jour en voyage sa glace dépolie, l'avait remplacée par un mouchoir de poche de batiste emprunté à la valise de sa femme, et qu'il avait déclaré parfait ce nouveau genre d'écran récepteur. N'oubliez pas le fait. Cela peut toujours servir dans les cas extrêmes. Il n'en coûte pas beaucoup, même, d'essayer avant le départ.

Frédéric Dillaye.

La Croisière Scientifique de la « Sémiramis » dans l'Océan Indien

Nous commençons aujourd'hui dans le « Tour du Monde » le récit du voyage de M. L. Lapicque aux îles Andaman et Mergui. L'objet de ce voyage était de rechercher dans les parages de l'océan Indien les traces d'une race d'hommes à peu près disparue, les Négritos.

Les dépenses et le vapeur étaient aux frais de Mme Lebaudy, qui, voulant intéresser son fils à ces travaux de l'ordre le plus élevé, avait eu la généreuse pensée de prendre à sa charge ces recherches. La science en a, comme elle l'espérait, largement profité. Sans parler de ses recherches anthropologiques, M. Lapicque a pu faire provision, sur la route de l'océan Indien, en Abyssinie notamment et dans l'Érythrée italienne, d'observations importantes.

C'est cette préface de son voyage qu'il a bien voulu nous communiquer, avec des illustrations personnelles et nouvelles.

M. LAPICQUE.

La *Sémiramis* était montée par un équipage de choix ; elle était commandée par le capitaine A. Viel, marin consommé, qui occupait un des plus importants commandements de la Compagnie générale Transatlantique au moment où il prit un congé pour cette croisière. Sous ses ordres, il avait comme second le capitaine A. Durand, également de la Compagnie Transatlantique ; marin hardi comme on l'est à Saint-Malo, parlant l'anglais comme sa langue maternelle, toujours prêt pour une excursion dans la brousse ou dans le désert, celui-ci, indépendamment de son rôle à bord, rendit à la mission les plus grands services dans les explorations à terre. Le Dr Letellier, médecin du bord, était également en congé de la Compagnie Transatlantique, ainsi que le lieutenant Laulanié et tout l'équipage, trié dans l'élite du personnel de la Compagnie et comprenant, en dehors de l'état-major que nous venons de nommer, un maître d'équipage, trois mécaniciens, cinq chauffeurs, huit matelots de pont, deux novices, plus un maître d'hôtel, un cuisinier, un boulanger, un valet de chambre, 27 hommes au total.

COMMDt VIEL.

La direction scientifique du voyage était confiée à M. Louis Lapicque, chef de laboratoire à la Faculté de Médecine de Paris, chargé de mission par le Ministère de l'Instruction publique. Le but de la mission avait été indiqué par M. Marcel Dieulafoy, le célèbre explorateur de Suse, que les lecteurs du *Tour du Monde* connaissent particulièrement ; il s'agissait de relever dans une aire aussi étendue que possible les traces d'une race d'hommes aujourd'hui presque disparue, mais qui semble avoir primitivement peuplé toute la partie méridionale et orientale de l'Asie, ainsi que l'archipel Malais. Des flots d'envahisseurs,

LE PALAIS DU RAS ALOULA A ASMARA.
D'après une photographie de M. Lapicque.

blancs ou jaunes, ont sur presque tous les points submergé ou anéanti cette population ancienne, laissant seulement çà et là quelques témoins dans les régions les plus inhospitalières. Les caractères de cette race sont les suivants : la peau est absolument noire et les cheveux sont crépus, mais le crâne, la face, l'anatomie en général, distinguent nettement ce type aussi bien du nègre africain que du Papou d'Océanie : la taille est extraordinairement petite; les sujets les plus grands n'arrivent guère qu'à l'épaule de l'Européen. C'est pourquoi on les appelle *Négritos*, c'est-à-dire « petits nègres ». Ils constituent réellement une race à part, peut-être la plus ancienne des races d'hommes actuellement vivantes; mais ces témoins d'un autre âge sont en train de disparaître avec les forêts vierges, leur domaine. Il faut se hâter de les étudier. L'échantillon le plus pur s'est conservé aux îles Andaman, on les a retrouvés aussi dans les montagnes des Philippines. On en a signalé des traces en beaucoup d'autres points, plus ou moins dissimulées par des métissages, ou réfugiées dans les parties inexplorées : dans le centre de la péninsule de Malacca, dans les petites îles de la Sonde orientale, dans les jungles du sud de l'Inde.

KALKUAL, EUPHORBE ARBORESCENT SUR LA ROUTE DE L'ARBAROBA.
D'après une photographie de M. Lapicque.

Récemment enfin, M. Dieulafoy signalait à Suse des traces de *Négritos*; les monuments figurés qu'il a découverts et qu'on peut voir maintenant au Louvre montrent qu'une population négritique a joué un rôle considérable dans la Susiane antique ; en reprenant avec M. Houssay l'examen anthropologique de la population actuelle de cette région, M. Dieulafoy a reconnu que cet élément primitif avait laissé jusqu'à nos jours une empreinte visible.

Mais une étude d'ensemble pouvait seule préciser ce problème : comme le montrent les beaux travaux de Quatrefages et de Hamy, les documents étaient en général insuffisants, on n'avait sur la plupart des points que les vagues renseignements des voyageurs, les uns ayant voulu voir du Négrito partout, d'autres ayant nié son autonomie et son extension et réduisant les spécimens incontestables au rôle de types aberrants.

C'est cette étude d'ensemble que la mission de la *Sémiramis* entreprit au moins d'esquisser.

Le 28 novembre 1892, la mission quittait Port-Vendres (Pyrénées-Orientales), à destination du golfe Persique; elle comptait prendre ainsi la chaîne par un bout, au point le plus occidental signalé par M. Dieulafoy, et la suivre vers l'est, à travers l'océan Indien et la Malaisie, aussi loin qu'il serait possible.

La *Sémiramis* touchait à Malte le 1er décembre, franchissait le canal de Suez, et s'engageait dans la mer Rouge le 13. Le 18 décembre, un violent coup de vent du sud obligeait le yacht, après avoir lutté vingt-quatre heures à la cape, à virer de bord et à se réfugier à Massaouah (colonie italienne de l'Érythrée).

Le capitaine décida que le yacht hivernerait dans ce port, et ne s'engagerait dans l'océan Indien qu'au changement de mousson. Pendant cet arrêt, qui dura près de deux mois, la mission, très bien accueillie par les autorités italiennes, fit diverses études sur les populations de la côte et poussa ses excursions jusque sur le plateau d'Abyssinie.

Quand la *Sémiramis* reprit la mer, le 13 février 1893, la saison favorable pour la visite du golfe Persique était trop avancée; modifiant alors son plan, la mission s'en alla le plus rapidement possible, en touchant Aden, Bombay et Colombo, aux îles Andaman, pour prendre contact avec le type négrito pur qu'elle aurait ensuite à rechercher par le monde.

C'est à ce moment, où la mission arrive sur le terrain de ses recherches, que commence le récit qu'on lira d'autre part. Après les Andaman, la *Sémiramis* visita successivement les îles Mergui, dont la population était presque totalement inconnue, la péninsule de Malacca, qui fut explorée du nord au sud, l'extrémité orientale de l'archipel de la Sonde, Florès et Timor, puis, revenant à l'autre extrémité du domaine hypothétique des Négritos, fouilla les côtes du Beloutchistan et de la Perse.

Le Tour du Monde publiera tour à tour les impressions et les photographies peu banales que M. Lapicque a rapportées de ces contrées curieuses. Mais nous donnerons ici un court résumé de la partie du voyage qui a trait à l'Abyssinie, et que nous avons sacrifiée pour entrer dès l'abord dans le vif du sujet.

Massaouah, vue de la mer, est d'aspect agréable. Le port s'ouvre largement et s'arrondit entre des îles coralliennes basses, couvertes de constructions. Au sud, est la véritable ville, la Massaouah des Arabes, avec ses rues étroites, dominées par des minarets; par devant, sur le quai, une rangée de maisons neuves, mais assez bien harmonisées avec la couleur locale, a été élevée par les Italiens : c'est le quai commerçant.

Les autres îles sont le domaine des militaires : au fond du port, à la pointe de Taouloud, s'élève la résidence du général Baratieri, gouverneur de l'Érythrée; c'est l'ancien *seraï* du pacha égyptien qui a reçu

cette destination, sans rien perdre de son intense caractère oriental, avec ses arcades et ses coupoles d'une blancheur éclatante; le *palais colonial* tout contre, à peine terminé, est d'un autre style; quatre hautes casernes grises décorées de vérandas en fer ouvragé; c'est là qu'est concentrée toute l'administration centrale de la colonie.

Une digue rejoint Massaouah à la terre ferme, à la bande de désert qui s'étend le long de l'eau au pied des hautes montagnes d'Abyssinie. Une banlieue pittoresquement lamentable s'est installée là, amas énorme de cahutes en branches et en nattes, refuge de malheureux qui vivent de tous les petits métiers de ceux qui n'en ont pas, portefaix surtout, les femmes comme les hommes; on y retrouve tous les types de la côte de la mer Rouge et de l'Abyssinie jusqu'au Soudan.

Le port est d'accès facile, bien abrité; même au dehors de l'entrée, la mer n'est jamais grosse, défendue par les îles Dahalak qui font brise-lames. Il est assez grand pour contenir à l'aise une douzaine de steamers et pourrait facilement être agrandi, par simple dragage, presque autant qu'on le voudrait.

Le pays qui entoure immédiatement Massaouah n'est que du désert sans aucun intérêt; la colonie n'a de raison d'être que comme débouché de l'Abyssinie.

Un petit chemin de fer, organisé et exploité militairement, conduit à Saati, à 25 kilomètres à peu près dans l'est de Massaouah, au pied de la première chaîne de montagnes. Près de là se dresse la colline tristement célèbre de Dogali, où, le 26 janvier 1887, quatre cents soldats italiens furent cernés et massacrés jusqu'au dernier par les bandes du Ras Aloula.

FEMME TEHEBÉ ABYSSINE.
D'après la photographie de M. Lapicque.

Une route carrossable, qui était, à l'époque du voyage de M. Lapicque, sur le point d'être terminée, doit rejoindre aujourd'hui Saati aux hauts plateaux. Jusque-là on ne voyageait que par de mauvais chemins de mulets, où circulaient les caravanes de chameaux, et les caravanes bien plus nombreuses d'hommes, « la bête de somme la plus employée en Abyssinie ».

En montant, on franchit d'abord une petite chaîne volcanique aride, puis, avec la vraie montagne, commence une région boisée d'une belle végétation. Vers 1 000 mètres d'altitude, Ghinda constitue un poste militaire important auprès du premier village abyssin. Au-dessus de Ghinda, la montagne devient plus âpre, et la végétation prend un caractère tout particulier avec les grands euphorbes candélabres (*Euphorbia abyssinica*). Vers 2000 mètres d'altitude, on franchit au col de l'Arbaroba la crête qui rejoint au plateau le massif avancé du Bizen; de ce point, le regard domine de tous côtés de profondes vallées entièrement tapissées de verdure.

Quand on a franchi le rebord du plateau, à 2500 mètres, on se trouve au contraire transporté tout à coup dans une plaine immense, toute rase, sans un arbre; rien ne rappelle plus la montagne qu'on vient de mettre deux jours à escalader. Bien loin vers le sud s'estompent quelques pics.

Asmara, au débouché de la route, est un marché et une place de guerre importante. Depuis le passage de nos compatriotes, les victoires du colonel Arimondi à Agordat et du général Baratieri vers le Mareb, la prise de Kassala, ont refoulé bien loin l'Abyssin et le Derviche qui menacent toujours.

Sur un tertre peu élevé, qui domine Asmara, s'élève l'ancien palais d'Aloula, que le Ras autrefois vainqueur, aujourd'hui vaincu, a juré de reconquérir. Bien modeste, ce palais! deux *toucouls* entourés d'un mur de pierre sèche. Le toucoul est la maison de ce pays : ronde, en pierre sèche jusqu'à hauteur d'homme, avec un toit de chaume conique.

La population abyssine, ou race éthiopienne, appartient à un type particulier, jusqu'ici assez mal défini; la peau est très brune et les cheveux sont crépus; il y a partout un mélange de nègre évident, mais il n'est pas sûr que ce soit cet élément qui ait donné ces caractères; la face est fine, non prognathe, avec le nez étroit et saillant, le front très bombé. La stature est grêle et élancée. Peu vigoureux, les Abyssins sont de remarquables marcheurs. Les femmes sont souvent jolies. Leur costume se compose d'une longue chemise, qui serait blanche si elle n'était sale, avec les manches longues serrées au poignet, décorées de broderies aux couleurs vives; comme les Abyssines n'en possèdent qu'une, elles ne la quittent que lorsqu'elle tombe en lambeaux.

Leurs cheveux sont tressés en petites nattes parallèles tout contre la peau du crâne, coiffure longue à arranger, qu'on ne peut défaire que rarement, et qui ne permet point le passage du peigne; on ne la met à l'abri des insectes qu'en l'enduisant d'une épaisse couche de beurre.

Les hommes ne portent plus que rarement cette belle chevelure classique, haut dressée et retombant sur les épaules en perruque Louis XIV; presque tous ont les cheveux ras. Hommes et femmes se drapent dans le manteau national, le *chama*, ample couverture de coton, blanche avec une grande raie écarlate, d'un effet éclatant.

Les Abyssins, on le sait, sont chrétiens; le signe de leur religion est un fil de laine, « bleu comme le ciel », noué autour du cou; les femmes portent aussi, comme marque distinctive de leur foi, trois petites croix dorées en ferronnière, ornement fort élégant sur leur peau brune; elles se tatouent encore des croix sur le front et sur les joues.

Il y a à Asmara une église, monument sans aucun caractère extérieur, pareille à une grange au toit plat.

LA « SÉMIRAMIS » DANS LE PORT DE MASSAOUAH.
D'après la photographie de M. Lapicque.

Devant la porte, trois fragments de *phonolithe*, roche volcanique très sonore, suspendus sur des ficelles, servent de cloches : quand on les frappe d'un petit maillet de bois, ils rendent un son clair et musical. Dans l'intérieur, le sanctuaire n'est point visible aux profanes, ni même aux laïques de la religion, mais on peut contempler sur les parois des peintures aux couleurs violentes, qui représentent le Christ, saint Georges, les supplices de l'enfer, et le Ras Aloula sur son cheval de guerre; le style byzantin de ces peintures est frappant.

En décembre et janvier, la température est fraîche sur le plateau; elle peut même s'abaisser la nuit jusqu'à zéro; il n'y pleut jamais en hiver, l'air est vif et parfaitement sec. Ce pays constituerait en cette saison un excellent sanatorium, aussi bien pour les Européens malades de la poitrine qui redoutent le froid et l'humidité de l'hiver que pour les colons débilités par le climat tropical; les Anglais songent, dit-on, à y fonder un établissement pour les malades d'Aden, qui n'est qu'à deux ou trois jours de Massaouah.

En bas, c'est la saison des pluies; le désert en quelques jours se couvre d'herbe, et le gibier de plume et de poil foisonne; les troupeaux descendent aussi, et le lion les suit. A Saati, pendant que la *Sémiramis* était à Massaouah, quatre indigènes ont été mangés par les lions. Cette région basse, le *Samhar*, est habitée en hiver par des nomades musulmans, qui l'été remontent avec leurs troupeaux vers la montagne.

En somme ce pays, qui n'est qu'à huit jours de Naples par les paquebots directs, est fort intéressant par ses paysages comme par ses habitants, et dans toute la colonie italienne on circule avec une sécurité entière, sûr de recevoir partout l'accueil le plus aimable des officiers italiens.

Entre l'Abyssinie et les Andaman, les escales de la *Sémiramis* sont des points trop connus pour que nous en parlions. Les traversées furent constamment belles, et sans incident.

A Bombay, le Dr Letellier quitta ses compagnons pour traverser l'Inde par terre : il rejoindra la mission à Mergui après avoir visité la Birmanie.

Les îles Andaman ne sont point pays ouvert; l'archipel est réservé par le gouvernement des Indes pour servir de bagne aux criminels; les navires n'y peuvent aborder et les passagers débarquer qu'avec une permission spéciale. Le consul de France à Bombay s'entremit pour obtenir à nos compatriotes non seulement cette autorisation, mais encore une recommandation qui leur fut grandement utile, comme on le verra dans le récit qui commence avec cette livraison.

Au Secours du Lieutent Peary
Au Grœnland

Le 9 juillet, le steamer *Kite* est parti de Saint-Jean-de-Terre-Neuve pour aller chercher à Bowdoin Bay le lieutenant Peary. Celui-ci est resté dans cet endroit avec deux compagnons seulement, pour y passer l'hiver. Au printemps, après les tempêtes d'équinoxe, ils ont dû entreprendre une expédition au nord. Telle était du moins leur intention.

Abondamment pourvus de vivres et de tout ce qui leur était nécessaire pour supporter l'hivernage, M. Peary et ses compagnons comptaient trouver d'utiles auxiliaires dans les Esquimaux de la région, avec lesquels ils étaient en relations amicales.

Le *Kite*, qui ramènera les explorateurs, est parti avec plusieurs savants à son bord. Le professeur Salisbury, de l'Université de Chicago, compte étudier les glaciers et la géologie. Le professeur Dyche recueillera des échantillons de la flore et de la faune. La Société de Géographie des États-Unis a envoyé pour la représenter M. Boutillier.

Il paraît que l'hiver, à ces latitudes élevées, a été cette année exceptionnellement doux. Aussi pense-t-on que le *Kite* atteindra facilement Bowdoin Bay.

On compte que le retour aura lieu vers le 1er octobre, et Mme Peary ira attendre son mari à Saint-Jean.

Aux Régates de Henley

Une Équipe Française sur la Tamise

Les régates de Henley-on-Thames datent de 1839. Ce sont les plus anciennes et les plus renommées de l'Angleterre. Seul le match annuel à l'aviron entre les huit d'Oxford et de Cambridge remonte à une époque plus lointaine et attire une aussi grande affluence.

Les Londoniens viennent en foule à Henley. Sur le bord de l'eau, tous les grands clubs anglais de sport nautique ont leur maison ou louent, quelquefois depuis quarante ans, le même emplacement. Presque tous ont, de plus, sur la rivière même, un *boat-house*, une «maison à bateaux», sorte de magasin flottant servant à remiser les canots de course, et dont la terrasse, couverte d'une tente, ornée de fleurs et garnie de sièges, forme pour les dames invitées une élégante et confortable tribune, d'où elles peuvent suivre toutes les péripéties de la course.

LE PUBLIC.
D'après une photographie de MM. Marsh frères, à Henley.

Près de l'arrivée, un emplacement est réservé aux équipiers, pour assister à la lutte finale, au *finish* de leurs camarades et rivaux. Pour le public il y a une tribune payante, à 5 et 7 shillings. Des gens viennent en mail-coach. Il y avait même cette année une sorte de voiture de saltimbanques, de roulote.

Mais c'est sur la rivière que le spectacle est surtout curieux.

Avant les courses, des files interminables de bateaux, destinés aux spectateurs, viennent par la rivière, en trains remorqués par quelque petit vapeur. D'autres canots arrivent par voie de terre, empilés dans des charrettes. Des emplacements sont réservés aux loueurs. Ces bateaux sont de trois types principaux : c'est d'abord le bateau de promenade, commode et peu dangereux, tel qu'on le voit sur le lac du Bois de Boulogne; il y a ensuite le *canoe* canadien, manœuvré à la pagaie, et enfin le *punt*, bateau plat et long que l'on fait avancer en le poussant avec une longue perche plongée au fond de l'eau. Ce dernier type est très goûté. Tandis qu'un homme manœuvre la gaffe à l'arrière, au centre, sur de moelleux coussins, les dames se couchent, avec une nonchalance tout orientale.

Au milieu de tout ce monde flottant de spectateurs, des barques portent des nègres et des pierrots, chantant ces chansons d'un comique lugubre dont les Anglais et les Américains ont le secret. La vogue est à ceux qui, la figure barbouillée de noir et les mains blanches, jouent sur des orgues minuscules, grands comme des harmonicas.

Ces innombrables barques vont et viennent sur la rivière, comme les spectateurs d'une course sur la piste, entre chaque épreuve. Mais une cloche s'agite. Tous les bateaux se hâtent de refluer vers les rives, derrière la ligne de poteaux qui indique aux équipes la voie à suivre. On se range tant bien que mal, avec force heurts, mais sans un cri, l'avant des bateaux tourné vers le milieu de la Tamise. Les canots chargés de faire la police repoussent impitoyablement quiconque dépasse l'alignement. Tout est prêt pour la course.

Chaque course ne réunit que deux bateaux. On procède par élimination, les vainqueurs de chaque épreuve courant le lendemain entre eux, jusqu'à l'épreuve finale entre les deux derniers. Les régates durent trois jours. Elles ont eu lieu cette année le 9, le 10 et le 11 juillet.

Réservées exclusivement aux amateurs, ces courses leur offrent sept prix, consistant en un objet d'art en forme de coupe, que le club vainqueur conserve jusqu'à ce qu'un plus fort vienne le lui enlever aux régates suivantes.

Pour les outriggers à huit rameurs il y a la *Grand Challenge Cup* et la *Thames Challenge Cup*.

Les outriggers à quatre rameurs de pointe, sans barreur, se disputent la *Visitors' Challenge Cup*, la *Wyfold Challenge Cup*, et la *Stewards' Challenge Cup*.

Pour les équipes de deux rameurs en couple, il y a la *Nickall Cup* ou *Silver Goblets*, et enfin, pour les skiffs, à un seul rameur, le prix des *Diamond Challenge Sculls*.

Cette course des skiffs (ou *sculls*) est très estimée des Anglais. Elle met bien en relief la vigueur individuelle, dont certains aiment à se faire gloire, et le premier jour, deux des concurrents de cette épreuve, V. et Guy Nickalls, n'ont pas craint de figurer, avant, dans deux autres courses à quatre et à deux rameurs.

La distance à parcourir est de 1 mille 550 yards, soit un peu plus de 2100 mètres. Le départ a lieu près

d'une petite île appelée Temple Island. On tire au sort la place des bateaux. Le côté de gauche est dit côté de Berks, du nom du comté que la Tamise borne à cet endroit, et celui de droite, côté de Bucks, du comté de Buckingham. Le côté de Bucks est généralement considéré comme plus avantageux, la distance étant légèrement plus courte et, lorsqu'il y a du vent, ce côté étant mieux abrité.

Le signal du départ est donné en deux fois. Après la demande : « *Are you ready?* » (Êtes-vous prêts?), et après réponse affirmative des chefs d'équipe, le starter prononce le « *Go!* » sacramentel. Un coup de canon annonce que les bateaux sont partis.

Les courses sont ouvertes aux équipes des clubs étrangers. Cette année, un club américain, le Cornell Club, un canadien, l'Argonaut Royal Club de Toronto, un hollandais, le Nereus Boat Club de l'Université d'Amsterdam, et enfin un français, la Société d'encouragement au Sport nautique de Paris, avaient été à Henley se mesurer avec les Anglais.

L'ARRIVÉE.
D'après une photographie de M. G. H.

Le Cornell Club avait envoyé deux outriggers à huit rameurs, en carton comprimé. On a estimé que ce déplacement avait dû coûter quelque 50 000 francs au club. Arrivés à Henley un mois avant la course, les Américains y ont subi un entraînement régulier, et ils se sont fait remarquer par leur excellente forme. Leurs avirons sont moins longs que ceux des Anglais, et tandis que ceux-ci ont l'attaque vive et énergique, la passe dans l'eau très longue, le dégagé rapide, les Américains se distinguent par un coup d'aviron relativement court et plus précipité. Concurrents du Leander Club de Londres dans la première épreuve pour la *Grand Challenge Cup*, les Américains sont partis seuls, par suite d'une erreur du starter. Le lendemain, luttant contre l'équipe de Trinity Hall (Cambridge), ils ont commencé par prendre l'avance, puis se sont épuisés et ont été battus. Cette course a duré 7 minutes 15 secondes.

La course décisive pour cette coupe a été gagnée d'un tiers de longueur, en 7 minute 30 secondes, par cette équipe de Trinity Hall, menée par Vauchope, le chef de nage de Cambridge lors de la course entre Universités, l'emportant après une lutte acharnée sur les huit du New College Boat Club d'Oxford.

Les Hollandais, qui concouraient pour la *Thames Challenge Cup*, ont été plus heureux que les Américains. Bien entraînés, avec un style de nage qui leur est propre, mesuré et puissant, rejetant la tête en arrière à la fin de la passe, ils ont, le premier jour, battu une équipe de Cambridge. Donnant au départ 42 coups d'aviron à la minute, à mi-distance ils s'étaient déjà dégagés de leurs adversaires, qu'ils devançaient à l'arrivée de deux longueurs et demie.

Le surlendemain, dans l'épreuve finale contre le Moseley Boat Club, malgré un dérangement à la coulisse du rameur n° 5, aussitôt remise en place, ils couvraient la distance en 7 minutes 29 secondes, et, l'emportant de plus de deux longueurs, ils enlevaient la Coupe de la Tamise aux Anglais. Cette défaite a dû être sensible à l'amour-propre britannique, si chatouilleux en pareille matière.

L'équipage français de la Société d'Encouragement était composé de MM. G. Grenett (avant), E. Wilck, E. Caillat, M. Garnier, E. Charlton, C. Tenwick, F. Boudin, J. Boudin (chef de nage), etc. Elle avait amené à Henley un outrigger démontable en trois parties; les systèmes des portenage, les mêmes que ceux des Canadiens, c'est-à-dire fort justes, ont paru moins pratiques que les larges dames des Anglais, fermées par une corde tournée et donnant passage à la palette de l'aviron. Nos systèmes sont si étroits, que si par hasard la rame saute, il devient, en course, très difficile de la replacer.

Les Français, bénéficiant du privilège de voyager en premières en payant le prix des secondes, de Paris à Londres, s'étaient transportés à Henley quelque temps avant les régates. Malheureusement, à Paris, leurs occupations ne leur avaient permis de ramer avec suite que pendant un mois, chaque soir, de 8 heures à 9 heures et demie, et ne leur avaient pas laissé le loisir de subir cet entraînement rigoureux auquel sont soumises les équipes anglaises, tant sous le rapport des exercices que sous celui du régime de la nourriture, de la boisson et de l'hygiène en général. Plusieurs semaines à l'avance, nos voisins règlent leurs repas, boivent à peine, s'abstiennent de fumer. Chaque jour ils sortent sur la rivière. Un *coach* ou entraîneur les suit à cheval ou à bicyclette sur la berge, relevant les fautes et corrigeant les défauts. On sait d'ailleurs avec quel soin sont distribués les rameurs, les plus forts poids au centre, réglant leurs mouvements sur ceux du chef de nage, qui doit être un bon rameur, très posé, très régulier. Le barreur doit être aussi léger que possible. Il lui est assigné un poids minimum, variant proportionnellement au poids total de l'équipage. C'est ainsi que nos adversaires, du Kingston Rowing Club, avaient dû recevoir une surcharge de 9 kil. et demi, leur barreur étant trop léger.

On est d'ailleurs surpris de voir notre équipe peser 634 kil. 4 en face de l'équipe anglaise adverse qui ne pesait que 585 kil. 5. Mais il ne faut pas attribuer trop d'importance à ces différences de poids, compensées souvent par une vigueur plus grande : l'équipe hollandaise demeurée victorieuse pesait 661 kil. 7.

Les rameurs de la Société d'Encouragement luttaient pour la Coupe de la Tamise. Dès le départ ils ont mené la course, et, à mi-distance, ils avaient une longueur d'avance; mais, sans doute moins résistants, faute d'un entraînement suffisant, ils se sont laissé rattraper et distancer au but de trois quarts de longueur.

Si l'on remarque que la durée de cette course a été de 7 minutes 34 secondes, et que, la course finale, terminée par le triomphe des Hollandais, a été gagnée en 7 minutes 29 secondes, on conviendra que la défaite de nos compatriotes est des plus honorables. Il faut les féliciter d'avoir donné le bon exemple de risquer cette épreuve et les inviter à persévérer dans cette voie.

Nouveau Chemin de fer Africain

Dans les premiers jours de juillet a eu lieu l'inauguration du chemin de fer qui relie Pretoria, la capitale du Transvaal, à Lourenço-Marques et à la baie Delagoa.

C'est un fait économique d'une importance considérable pour la république sud-africaine. Coupée de toute communication directe avec la mer, elle était forcément, jusqu'ici, tributaire de la colonie anglaise du Cap. C'était en effet à Capetown qu'aboutissait la seule voie ferrée qui permît à Pretoria, et surtout à Johannesburg, la *Golden City*, de se mettre en relations rapides avec le reste du monde.

Par son entente avec la colonie portugaise de Moçambique pour l'établissement de cette ligne vers la mer, beaucoup plus directe et plus courte, le Transvaal se trouve indépendant des colonies britanniques et en mesure d'imposer ses conditions à la Compagnie du chemin de fer du Cap, si celle-ci ne veut pas se voir enlever par la nouvelle voie la majeure partie des transports.

Des fêtes ont eu lieu à Pretoria à l'occasion de cette inauguration. Le gouverneur du Cap, sir Hercules Robinson, ceux du Natal, du Bechuanaland et de Delagoa, ainsi que l'amiral Rawson, commandant la station navale du Cap et de la côte Est, sont venus apporter leurs félicitations au président Kruger. Certes celui-ci les avait bien méritées. Digne adversaire de M. Cecil Rhodes, il a su maintenir intacte l'indépendance de son pays, et ce n'est pas sans une satisfaction malicieuse qu'il a dû entendre le toast et les compliments de sir Hercules Robinson.

Commandant Péroz. — *Au Niger. Récits de campagnes* (1891-1892). 1 vol. in-8, Paris, 1895. Calmann Lévy, 8 fr. 50.

L'auteur a pris part à la campagne du colonel Humbert contre Samory en 1891-1892. Ce livre est un recueil de souvenirs, en même temps qu'un hommage rendu à tant de braves morts loin de la France. Le colonel Humbert l'a honoré d'une courte préface, et le colonel Archinard a assisté l'auteur de ses conseils.

C'est là un récit qui offre vraiment l'intérêt dramatique d'un roman. On a le cœur serré par ce contraste : l'enthousiasme du départ, cette foule brillante et joyeuse d'officiers qui quittaient Bordeaux le 20 septembre 1891, rêvant de gloire et d'exploits, et les souffrances prochaines, les fièvres, la mort, l'ennui et l'abandon dans les postes éloignés. « A Dakar où ils débarquent, à Saint-Louis, dans le fleuve, les souffrances commencent, à Kayes elles s'accentuent. La colonne expéditionnaire n'est pas formée, et plusieurs sont morts! » Quels lugubres nécrologes que ces livres sur le Soudan! Nous ne pouvions déjà nous garder de cette remarque en lisant l'ouvrage de M. Monteil.

L'intérêt spécial de ce livre, c'est qu'il fait comprendre les difficultés auxquelles s'est heurtée récemment la colonne du pays de Kong. On sait qu'elle a dû battre en retraite après des souffrances inouïes. Son chef est rentré blessé en France, et Samory qui, en 1892, de l'avis même du commandant Péroz, semblait affaibli pour longtemps, est plus puissant que jamais.

La colonne du colonel Humbert a eu constamment affaire aux sofas sur le Dioliba, sur le Baoulé, sur le Milo, dans tout le pays qui s'étend de Kérouané à Siguiri. D'innombrables anecdotes démontrent leur sang-froid, leur ténacité, l'acharnement de leur résistance malgré les pertes qu'ils subissaient chaque jour, au moins décuples des nôtres. C'est un des étonnements du commandant Péroz et de tous ceux qui ont eu affaire à Samory : comment expliquer que des hommes auxquels il impose des tâches si dures, un si constant sacrifice de leur bien-être et de leur vie, non seulement ne faiblissent point, mais retournent à lui quand ils sortent de captivité? Pour avoir su dresser et fanatiser ainsi les peuples mandingues, il faut que ce chef déploie un génie unique dans l'Afrique occidentale.

C'est que Samory veille à ce que ses hommes soient toujours pourvus de vivres et de munitions; sa sollicitude s'étend à tous. Fin manœuvrier, doué d'un esprit inventif et d'une énergie qu'aucun revers ne lasse, il a su faire l'éducation militaire de ses troupes. L'armement des sofas en 1892 s'unifiait rapidement grâce au voisinage de Sierra-Leone, Samory possédait plus de 4000 fusils à tir rapide, et M. Péroz insiste souvent sur l'habileté de ses tireurs, dont il a lui-même plus d'une fois manqué d'être victime. Ils manœuvrent à l'européenne ; on les entend commander : « Joue! feu! rassemblement! » Ils exécutent des feux de salve et connaissent le parti qu'on peut tirer du terrain. Ajoutez à cela la prodigieuse agilité de ces hommes à peu près nus, chargés seulement de leurs cartouches et se glissant dans les fourrés comme des fauves. « Jamais nos tirailleurs n'arrivent à les joindre. » Ce sont des ennemis à la fois fanatiques et insaisissables, vraiment dangereux. M. Péroz nous l'avait déjà appris, avant qu'un fait nouveau vînt malheureusement corroborer son opinion.

Outre l'intérêt d'actualité qu'ils offrent, ces récits alertes, colorés, dramatiques, sont une excellente lecture pour qui veut se faire une idée des conditions de la guerre au Soudan. Les populations y sont toutes belliqueuses. Toucouleurs, Malinkés, Bambarras ou Mandingues ont tous plus ou moins des qualités militaires. Le Soudan, foulé, ravagé, ruiné par les luttes continuelles de ses enfants, se trouve dans un état misérable partout où les Français n'ont pas établi leur influence pacificatrice. De Siguiri à Bafoulabé, par Kita, une ligne de villages s'établit paisiblement depuis trois ans sous la protection de nos postes, grâce au colonel Archinard et aux divers gouverneurs qui lui ont succédé; Kayes, Kankan se relèvent de leur déchéance. A côté de l'œuvre de destruction, on voit poindre dans ce livre une ère de restauration.

Il y a donc dans ces souvenirs de campagne de quoi satisfaire tout le monde. Sans doute les officiers y trouveront surtout de l'attrait, mais les gens du monde, les géographes qui veulent connaître cette région du Niger dont il est tant question, les liront aussi avec fruit. Il y a même, parmi les descriptions d'horreurs guerrières qui font frissonner, des traits humoristiques qui éclaircissent un instant les tableaux par trop sombres.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Excursion dans les Vosges

16 jours. — Dépense probable : 370 francs

Les Vosges *ne peuvent être comparées ni aux Alpes, ni aux Pyrénées; leurs roches constitutives se laissent lentement désagréger, sans jamais se ruiner par larges pans comme les calcaires purs ou dolomitiques : d'où l'absence de hautes falaises à pic, de cirques, de défilés, de chaos, de gorges, de grottes, de failles engloutissant momentanément les torrents.*

Ces dômes sont partout revêtus d'une abondante végétation : prairies, forêts de sapins, d'épicéas, de mélèzes, de hêtres; par suite, les précipitations atmosphériques, lentement et régulièrement absorbées, ne donnent pas lieu à ces accidents géologiques produits ailleurs par les eaux sauvages. Au fond des fraîches vallées dorment ces lacs qui ajoutent tant de grâce à la région; on y rencontre aussi des ruisseaux clairs et limpides formant parfois de minuscules cascatelles, cours d'eau travailleurs qui animent moulins, scieries, filatures, usines de toutes sortes, et engendrent l'énergie électrique.

Vastes panoramas qui s'étendent sur l'Alsace, le Rhin, la Forêt-Noire, l'Ardenne, les Faucilles, le Jura, les Alpes..., pure harmonie des lignes, montagnes aux contours arrondis, jamais déchirées par de brusques entailles, paysages auxquels les aspects variés des collines boisées, des prairies, des vallées qu'inonde la douce lumière d'un ciel du Nord, voilà ce qui surtout caractérise les Vosges.

BILLETS CIRCULAIRES

La Compagnie de l'Est a fixé plusieurs itinéraires pour visiter les Vosges : l'un au départ de Paris, les autres partant de Laon, de Nancy, de St-Dié, de Gérardmer et d'Epinal.

Le premier comporte le parcours suivant : Paris, Epernay, Pagny-sur-Meuse : *a*). Nancy, Lunéville, Badonviller, Etival, Clairefontaine, St-Dié, Fraize, Gérardmer (ou Nancy, Epinal, Gérardmer, Fraize), Remiremont, Cornimont, Bussang, Epinal, Plombières-les-Bains, Faymont, Aillevillers, Lure, Giromagny, Belfort, Port-d'Atelier-Amance, (ou Aillevillers, Port-d'Atelier-Amance), Vitrey *b*), Langres, Chaumont, Troyes, Paris, ou *vice versa*. — **Validité** : 33 jours.

PRIX

1re cl., 85 fr.; 2e cl., 62 fr.

a). De Pagny-sur-Meuse, on peut se rendre à Vaucouleurs et à Domremy, Maxey-sur-Meuse, avec retour à Pagny en payant un supplément de 4 fr. 80 en 1re cl., et de 3 fr. 65 en 2e cl.

b). De Vitrey à Bourbonne-les-Bains et retour, suppléments 2 fr. 80 et 1 fr. 90.

Dans l'itinéraire qui suit, nous supposerons le parcours précédent pris en sens inverse et nous aborderons les Vosges par Belfort et Giromagny.

GUIDE

Guide Joanne : Les Vosges (in-16). Indicateur du réseau de l'Est.

BAGAGES.

Pour cette excursion, comportant plusieurs trajets à pied, réduire le bagage à une valise, qu'on laissera souvent en consigne ou qu'on expédiera de temps à autre par le ch. de f., et à un petit sac de touriste qu'on pourra toujours conserver avec soi et au besoin porter sur les épaules.

Budget, en 1re cl.

Chemin de fer (B. circ.)	85 »
Hôtels (14 j. à 12 fr. 50, au maximum)	175 »
En wagon	10 »
Voitures, pourboires, etc.	100 »
Total	370 »

1re *journée* :

Paris à Belfort : rapide de 8 h. 35. Belfort 4 h. 5.

2e *journée* :

Excursion à la Trouée de Belfort (ch. f.) et au *réservoir du Ban de Champagney*. Vue très belle des hauteurs qui dominent. A Chalonvillars par Fahier. Retour à pied de Chalonvillars (5 k. 2) à Belfort pour le déj.

L'après-midi, visite de la ville : fortifications anciennes et défenses nouvelles, château, Lion de Bartholdi, Groupe de Mercier : « Quand même! », tour de la Miotte.

3e *journée* :

Belfort à Giromagny (ch. f.). Route du Ballon d'Alsace (à pied ou en voiture). Cascade du Saut de la Truite. De ce point se détache un sentier construit par le Club Alpin français et dont la direction est indiquée par des poteaux; il longe les zigzags du torrent (la Savoureuse) dont les cascatelles sont charmantes... lorsque la sécheresse n'a pas trop duré. On retrouve la route au chalet Boigeol. Après une marche de 3 h. 1/2 (14 kl.), on arrive à l'hôtel du Ballon d'Alsace. Déjeuner (c'est l'hôtel le plus cher de toute la région). En 20 min. on atteint le Ballon (1 256 m.). Table d'orientation. Suivre le petit sentier qui contourne le Ballon, afin de voir le panorama entier.

Descente vers la Jumenterie (1 064 m.), puis, par des sentiers sous bois, ou en voiture par les lacets de la route. Le Plain du Canon[1], echo. St-Maurice, puis Bussang (ch. f.) ou à pied (4 k.). Dîner, coucher. (De l'hôtel du Ballon à St-Maurice, 2 h. 1/2 de marche.)

4e *journée* :

A pied au griffon des eaux minérales de Bussang, en remontant la Moselle, dont on atteint la source. Col de Bussang (734 m.). La Chaume[2] des Neufs-Bois (1072 m.). La Chaume du Rouge-Gazon (1 099 m.). (Déj.-provisions.) En 1/4 d'h. on atteint Pointe et lac de Perche (1 124 m.).

Beau point de vue sur les plaines d'Alsace, vallée de Fellering, Wesserling, St-Amarin, les Ballons de Guebwiller, d'Alsace et de Servance.

Retour à Bussang par la vallée ou colline[3] des Charbonniers.

Temps de marche : 6 h. Distance 24 kl. (Une route mène de Bussang au Col.)

5e *et* 6e *journées* :

Bussang à Gérardmer.

Deux itinéraires :

a). 1er *jour*. Par le ch. de f. à Remiremont (1er train du matin), puis à pied à la Croisette (724 m.). Pittoresque vallée des Roches, Hérival, le Val d'Ajol, la Feuillée (450 m.), Plombières 428). Déj. (Distance 17 k.). Visite des établissement thermaux. Retour à pied ou en voiture (13 kl.) à Remiremont. Dîner, coucher. L'excursion entière peut être faite en voiture.

2e *jour*. De Remiremont à Saulxures (ch. de f.). Ascension du Haut-du-Roc (1 015 m.). Déj. au sommet, provisions. La Grange de Presle. La Croix des Moinats (732 m.). Col de Grosse-Pierre (1 008 m.). Moutiers des Fées (site remarquable). Vallon de Creuse-Goutte[4], Gérardmer. (Distance 27 kl., soit environ 7 h. de marche.)

b) 1er *jour*. Col de Bussang. Plain du Repos ou *Plain qu'on repose*. Chaume du Petit-Drumont (1 208 m.). Grand-Drumont, ou Tête de Fellering (1 228 m.) (beau panorama). Déj. soit au Petit, soit au Grand-Drumont (provisions). Feigne des Minons ou Ronde-Feigne[5] (964 m.). Col d'Oderen (890 m.). Ventron. Cornimont et la Bresse (634 m.). Dîner et coucher, soit à Cornimont, soit à la Bresse. (Distance 26 kl. soit 7 h. de marche.) Du col d'Oderen, une route carrossable descend sur Cornimont; on pourrait, par dépêche, y faire venir une voiture. Route de voiture de Cornimont à la Bresse.

2e *jour*. Lac du Corbeau, dû à une ancienne moraine formant digue (900 m.). Vallée, puis col des Feignes sous Vologne. Rive gauche de la Vologne. Basse du Prévot. Chaume de Fachepremont (1012 m.). Déj. provisions). Col de la Basse-la-Mine (932 m.). Chaume St-Jacques. Gouttridos. Gérardmer. (Distance 22 kl., soit 5 à 6 h.). On peut aussi aller de la Bresse à Gérardmer en voiture.

7e *journée* :

Gérardmer. Tour du Lac. Vallée de Ramberchamp (écho). Saut de la Bourrique, l'Urson, Haut de la côte, Echo du Grand Etang, Vierge de la Creuse. Retour à Gérardmer (3 h. de marche, au plus).

8e *journée* :

Pierre Charlemagne. Saut des Cuves. Vallée de Vologne. Pont des Fées. Gorge des Roitelets. Grange du Chenil. Basse de l'Ours. Richompré. Haie Grisel. Les Xettes. Retour à Gérardmer (3 h. de marche). (Les touristes pressés feront ces excursions dans la même journée.)

9e *journée* :

Saut des Cuves. Rive gauche de la Vologne. Lac de Longemer (736 m.). Casc. et lac de Retournemer (778 m.). (Déj. à la maison forestière sur le bord du lac.) Route de la Schlucht. Col (1 110 m.). Ascension du Hoheneck (1 366 m.). (Beau panorama.) Roche de la Source, la Schlucht. Dîner et coucher à l'H. de la Schlucht. (Distance 24 k., soit au max. 6 h. de marche.)

10e *journée* :

Le Kuppenfels (1 255 m.). Le Thanneck (1 296 m.). Le Valtin (760 m.). Le Rudlin (Déj., provisions). Fraize. Ch. de f. pour St-Dié. Dîner, coucher (marche 4 h. 1/2).

11e *et* 12e *journées* :

Excursions autour de St-Dié :

a). Le massif d'Ormont (890 m.). Sapin sec (890 m.). Roche du Hoff. On peut revenir à St-Dié pour le déj. (marche 3 h. 1/2 à 4 h.).

b). Roches St-Martin (605 m.). Massif de Rembeng. Roche d'Anozal (702 m.). Retour à St-Dié par Foucharupt (marche 3 h. 1/2).

St-Dié à Lunéville et Nancy.

13e *et* 14e *journées* :

Nancy : la ville (Place Stanislas. La Pépinière. Eglise Ste-Epure. Chapelle des ducs de Lorraine. Musée Lorrain). Les environs.

15e *journée* :

Nancy. Pagny-sur-Meuse. Excursion en ch. de f. à Vaucouleurs. Domrémy : maison de Jeanne d'Arc. Petit musée. A 2 kl. au sud, sur le versant d'un coteau planté de vignes, chapelle moderne indiquant l'endroit où pour la première fois Jeanne entendit ses voix. Retour à Pagny.

16e *journée* :

Pagny. Épernay. Paris.

1. *Plain* endroit *plan*, un *col*. Le plus élevé est le Plain du Stalon (951 m.).

2. *Chaume*. Plateau herbeux, peu étendu.

3. *Colline*. L'ensemble d'une vallée déboisée, avec ses flancs et son thalweg.

4. *Goutte*. Petit ruisseau.

5. *Feigne* (*Fagne*, dans l'Ardenne). Lande marécageuse.

Les Fouilles de l'Héraion d'Argos

M. Waldstein et l'École Américaine d'Athènes

Nous avons raconté à cette place les fouilles exécutées avec tant de succès par M. Homolle et les membres de l'École Française à Delphes. Depuis, de nouvelles découvertes sont venues se joindre aux premières, et sans doute nous aurons l'occasion d'en parler un jour. En même temps les fouilles de l'Héraion d'Argos attiraient l'attention sur l'École Américaine d'Athènes. M. Charles Waldstein, qui les a dirigées, nous a fourni avec la plus aimable obligeance d'amples renseignements à leur sujet, et nous sommes heureux, en le remerciant, de pouvoir le féliciter ici de l'heureux résultat de ses recherches.

M. VALDSTEIN.

Cette année, à la fin d'avril, ont été achevées les fouilles entreprises près d'Argos par l'École Américaine d'Athènes, sous la direction de M. Charles Waldstein.

Ces fouilles avaient été entreprises, il y a quatre ans, sur l'emplacement d'un ancien sanctuaire d'Héra, situé sur un contrefort avancé et peu élevé de la montagne Eubœa, entre les lits des fleuves Eleutherios et Asterion, aujourd'hui desséchés. Cet endroit est à environ une lieue de Mycènes et à quelque 7 kilomètres d'Argos.

En 1854, une première exploration de ce terrain avait été entreprise par Rangabé, mais elle n'avait pas été poussée bien loin, et, depuis, toute trace de ce premier travail avait disparu.

Ce fut le 15 février 1892 que l'École Américaine entama ces fouilles, sous la direction de M. Waldstein, assisté de MM. Brownson, Fox, de Cou, du Dr Newhall et du professeur Poland, qui vint pendant une semaine remplacer M. Waldstein. Grâce aux fonds mis à sa disposition par l'Institut Archéologique d'Amérique, M. Waldstein put procéder rapidement en employant un nombre de travailleurs considérable. Pendant cette saison il eut en effet presque chaque jour 180 hommes sur les chantiers et 20 à 26 charrettes pour enlever les déblais. Cette méthode, qu'il préfère à une exploration plus lente et de plus longue durée, exige évidemment un personnel de surveillants plus nombreux, qu'un directeur de fouilles ne saurait toujours avoir à sa disposition.

LES FOUILLES A ARGOS.
D'après une photographie de M. Waldstein.

Examinons maintenant quels sont les résultats de ces recherches.

Sur le site du sanctuaire d'Héra, ou Héraion, on a déblayé trois terrasses, l'une où était le plus ancien temple, la seconde sur laquelle s'élevait un temple relativement plus moderne, la troisième supportant un groupe de constructions diverses.

Le plus ancien des deux temples consacrés à Héra était construit sur la terrasse supérieure, ainsi que l'indique Pausanias, qui en avait vu les ruines dominant le nouveau temple. Ce premier temple datait de l'époque homérique. On savait qu'il avait été brûlé en 423 avant J.-C. En en déblayant les substructions, on a en effet retrouvé des traces évidentes d'incendie, et notamment on a enlevé une épaisse

couche de bois carbonisé, signe évident que le bois avait été employé en beaucoup plus grande quantité dans la construction de ce sanctuaire primitif qu'il ne le fut dans l'architecture des périodes plus modernes. Dans ces décombres on recueillit deux paniers de poteries ou plutôt de fragments de poteries très anciennes, ne portant pas de peintures et en général d'un style grossier.

On trouva aussi, dans une sorte de cache ou de gîte, du fer fondu, des tiges de bronze, de la verroterie, des petits boutons d'os, une chèvre de bronze, etc.

Les découvertes furent beaucoup plus nombreuses sur l'emplacement du second temple, bâti par Eupolemos pendant la 90e Olympiade, c'est-à-dire vers 420 à 416 avant J.-C.

C'était là qu'avait été placée la fameuse statue chryséléphantine d'Héra, due au fameux sculpteur Polyclète, et rivale de la Pallas Athéna d'ivoire et d'or, de Phidias, qui avait été placée dans le Parthénon.

A quatre ou cinq pieds sous terre on rencontra dès la première campagne de fouilles le soubassement du temple, qui fut entièrement mis à nu. Ceci permit de mesurer les dimensions de l'édifice, qui sont de 36 m. 60 pour la longueur et de 20 mètres pour la largeur. Malheureusement, là comme en bien d'autres endroits, les ruines avaient servi autrefois de carrière aux habitants de la région, de sorte que presque tout ce qui ne s'était pas très anciennement trouvé enfoui dans le sol, c'est-à-dire les parties hautes de l'édifice, colonnes, métopes, etc., a presque entièrement disparu.

TÊTE DE HÉRA.
D'après une photographie de M. Waldstein.

Néanmoins les fouilles ont été fructueuses, et M. Waldstein a découvert plusieurs fragments de sculpture du plus haut intérêt, à la fois au point de vue de l'art, car il y en a de fort belles, et au point de vue de l'histoire de l'art : en effet, ce que Phidias fut à Athènes, comme artiste et chef d'école, Polyclète le fut à Argos. On ne saurait donc douter que les œuvres qui ornèrent l'Héraion n'aient été dues au ciseau d'élèves du maître argien, et ne soient par suite des documents précieux pour étudier et déterminer les caractères particuliers de cette école.

Pausanias nous a laissé l'indication des sujets sculptés qui ornaient l'édifice. On y voyait la naissance de Zeus, le départ des Grecs pour Troie, la destruction de Troie, et une Gigantomachie. Les deux premiers épisodes devaient avoir été placés sur les frontons. La découverte d'une tête d'Héra, au pied du mur ouest du temple, confirme cette hypothèse.

Cette tête est en marbre de Paros, de grandeur nature, et elle est parvenue jusqu'à nous assez bien conservée, sauf le côté droit, qui reposait sur de la terre humide et qui a été un peu attaqué par l'humidité et les acides du sol. C'est un très beau morceau de sculpture, de grand style et très achevé. Cette dernière particularité avait fait hésiter un moment à attribuer à cette œuvre sa place sur le fronton, les sculptures placées aussi haut étant rarement d'un tel fini ; mais la perfection des fragments provenant des métopes s'est trouvée égale, de sorte que M. Waldstein suppose que cette Héra présidait à la scène du départ pour Troie et se dressait au milieu du fronton du temple qui regardait le couchant. L'endroit où a été trouvée cette tête rend cette hypothèse très plausible.

Le long des soubassements on a mis au jour d'autres fragments sculptés, en assez grand nombre, débris des scènes de combats en haut relief qui ornaient les métopes. Ils sont en marbre, et d'une exécution très soignée et très achevée. Parmi eux on peut citer un beau torse d'homme luttant contre un ennemi dont la main gauche est restée collée sur son côté, indiquant le geste de quelqu'un qui repousse et cherche à détourner un coup. On a découvert aussi un torse d'amazone, puis d'autres têtes, six en tout, en bon état de conservation, notamment une tête d'amazone portant le casque à longue visière de Pallas Athéna, et une autre tête, coiffée également d'un casque, mais d'un casque sans visière, un peu en forme de bonnet phrygien. Avec ses cheveux ondulés qui s'échappent du casque, cette tête a une grâce charmante.

D'autres fragments semblent provenir des frontons. Enfin on a recueilli des mufles de lions sculptés qui servaient de gargouilles, et des tuiles estampées qui provenaient de la toiture.

Les inscriptions découvertes ont été publiées par M. Wheeler.

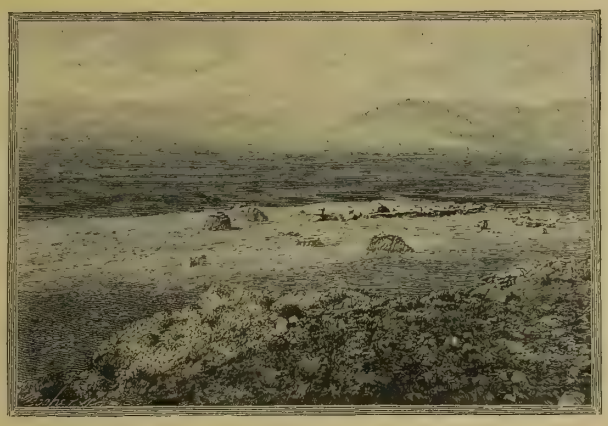
Tout auprès de ce temple, dans une couche inférieure de terre, les fouilles ont mis au jour une foule d'objets divers, extrêmement curieux par leur très haute antiquité. On en a ramassé plus de deux cents paniers. Ce sont des poteries, des statuettes de divinités et d'animaux, en terre cuite, des têtes sculptées en pierre dure, en os, en ivoire, en cristal, en terre, un chat et un âne en porcelaine, des anneaux de bronze, de plomb et d'argent en quantité, des épingles de bronze à tête sculptée, des cachets, dont certains en ivoire avec des ornements gravés, des monnaies de cuivre et d'argent, des grains de verre, de porcelaine et d'ambre, etc., etc., enfin des bijoux d'or et d'argent. M. Waldstein, qui n'a pas encore eu le loisir d'étudier ces objets en détail, les attribue aux époques primitive, mycénienne, géométrique, proto-corinthienne. Leur découverte, au point de vue de l'art préhistorique en Grèce, égalerait au moins en importance celle des objets trouvés aux fouilles de Mycènes. Particularité très curieuse, on en a trouvé parmi eux un certain nombre de provenance égyptienne, des lions avec hiéroglyphes, chats, dieux Bès et scarabées au nom des pharaons Thotmès III et Aménophis III. C'est un fait très important relativement aux relations artistiques des Argiens et des Égyptiens à ces époques si lointaines.

En même temps que se poursuivaient ces fouilles sur l'emplacement des deux temples, M. Waldstein,

dès 1892, faisait faire quelques premières recherches sur une troisième terrasse, inférieure de dix à douze mètres à celle du second temple.

Ces fouilles, continuées pendant les campagnes suivantes, ont mis au jour trois édifices :

Une *stoa* ou portique de 45 mètres de longueur, d'un beau style, et devant dater à peu près de la même époque que le second temple, c'est-à-dire de la fin du ve siècle avant J.-C. Un second portique, orienté au sud. Enfin une construction compliquée, déblayée en 1894, et dont M. Waldstein n'a pas encore précisé la nature. Il semble que ce devait être des bains ou un gymnase. On a trouvé là aussi des excavations creusées dans le roc et des galeries souterraines, assez longues, taillées également en plein roc, et dont la destination n'est pas encore bien déterminée.



ANCIEN TEMPLE HOMÉRIQUE A ARGOS AU-DESSUS DU MUR POLYGONAL.
D'après une photographie de M. Waldstein.

De larges escaliers, au sud et au sud-est, donnaient accès au sanctuaire; les membres de l'École Américaine en ont retrouvé des vestiges.

A l'ouest, sur une autre terrasse, ils ont tenté des fouilles qui ont amené la découverte d'une grande maison romaine.

Enfin, dans le voisinage de l'Héraion, ils ont pénétré dans plusieurs tombeaux à coupole souterrains, dans le genre des tombes de Mycènes, et dans un seul d'entre eux ils ont recueilli quarante-huit vases mycéniens.

Au nord d'Argos, M. Waldstein a encore trouvé un bas-relief de style archaïque, dans le sujet duquel il a reconnu une lionne dévorant un oiseau.

LES ÉTUDIANTS AMÉRICAINS AUX FOUILLES D'ARGOS.
D'après une photographie de M. Waldstein.

Le savant qui a présidé à ces travaux, M. Charles Waldstein, est encore fort jeune. Il est né à New-York en 1856 et a fait ses études en Amérique et en Allemagne. Docteur ès lettres du Columbia College de New-York et de l'Université anglaise de Cambridge, docteur en philosophie de l'université d'Heidelberg, M. Waldstein, depuis 1876, a professé l'archéologie en Angleterre, d'abord au British Museum, à Londres, ensuite à l'Université de Cambridge, dans la chaire nouvelle fondée en 1880. En 1883, il devint de plus directeur du Musée Fitz-William à Cambridge, mais il résigna cette fonction en 1889 pour accepter la direction de l'École Américaine d'Athènes ; il conservait en même temps sa chaire de Cambridge, se rendant chaque année en Grèce pendant quatre mois, à la saison favorable.

Ce fut dans ces conditions qu'il dirigea non seulement les fouilles de l'Héraion d'Argos, mais aussi les fouilles de Platée et de Sparte, ainsi que celles d'Érétrie, au cours desquelles il trouva un tombeau qui lui parut, probablement, être celui d'Aristote.

En 1893, il donna sa démission de directeur de l'École Américaine d'Athènes en gardant seulement le titre de professeur, et à condition de diriger jusqu'à leur achèvement les fouilles inaugurées par lui à Argos. Cette décision lui a été inspirée par le désir de se consacrer plus complètement à son enseignement à Cambridge et de continuer les nombreux travaux qu'il a déja publiés dans les revues aussi bien américaines et anglaises que françaises, allemandes et italiennes.

Comme nous le disions plus haut, la méthode de M. Waldstein, dans ces fouilles qui lui font si grand honneur, est d'opérer rapidement, avec beaucoup de monde. Pour travailler ainsi, il faut aussi beaucoup d'argent, et sans doute l'Institut Archéologique des États-Unis n'avait pas ménagé les fonds à l'École Américaine. Nous aussi, pendant ces dernières années, nous avons pu « faire grand » à Delphes, mais chaque découverte épuise les fonds libéralement accordés une première fois par notre gouvernement, et un nouvel effort serait nécessaire.

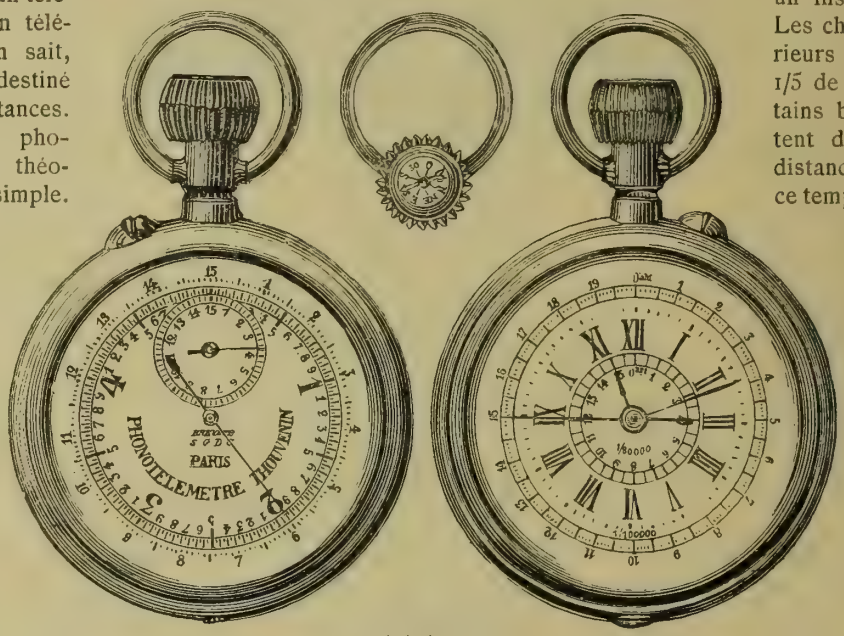
Le champ des recherches est loin d'être épuisé en Grèce, et sans songer à disputer le terrain à des émules érudits et courtois, dont nous saluons les découvertes avec sympathie, rien n'est plus légitime que le désir de pouvoir continuer à marcher de pair avec eux dans cette œuvre de haute science.

Phonotélémètre, Vélodromètre et Tachymètre-Éclair

Que le lecteur ne s'effraye pas de ces noms un peu rébarbatifs à première vue! Certes les instruments ainsi baptisés par leur inventeur, le capitaine d'artillerie Thouvenin, sont de conception ingénieuse et de construction savante, mais leur emploi est des plus faciles.

Le premier but du capitaine Thouvenin a été de doter l'armée d'un télémètre pratique. Un télémètre, comme on sait, est un instrument destiné à mesurer les distances. Le principe du phonotélémètre est théoriquement fort simple.

Étant donné que la lumière se transmet assez rapidement pour que l'on puisse considérer cette transmission comme instantanée; d'autre part, étant donné que le son parcourt 340 mètres par seconde, on comprend aisément que si l'on perçoit le bruit d'un coup de canon cinq secondes après en avoir vu l'éclair, le coup aura été tiré à une distance de 5 fois 340 mètres.



PHONOTÉLÉMÈTRE.

Le phonotélémètre se compose d'un côté d'une montre, de l'autre côté d'un cadran gradué sur lequel se meut une aiguille. Celle-ci est au zéro. Vous percevez l'éclair du canon. Une pression sur le remontoir met l'aiguille en mouvement. Au moment où vous entendez le bruit, une seconde pression arrête l'aiguille. Vous n'avez plus qu'à lire sur le cadran le nombre de secondes et de fragments de secondes écoulé; il serait facile alors de calculer la distance; mais ce calcul vous est épargné, car à chaque division du cadran correspond un chiffre indiquant cette distance, à 25 mètres près.

Il va de soi que cet instrument guerrier peut être employé d'une manière plus pacifique, pour faire des relevés topographiques approximatifs. En effet, vous n'avez qu'à envoyer un aide au point dont vous voulez apprécier la distance; il n'a qu'à tirer un coup de fusil, ou à faire un geste convenu, accompagné d'un cri, pour vous permettre de mesurer cette distance d'une façon suffisamment exacte pour un levé « expédié ».

L'instrument contient de plus une boussole, placée dans le remontoir, et un curvimètre, dont la roulette dépasse au bas de la montre. Si vous faites courir cette roulette sur une carte, elle met en mouvement une aiguille placée sur le même cadran que la montre, et qui indique sur deux cercles gradués, l'un correspondant aux cartes au 1/100000, l'autre aux cartes au 1/80000, la distance en kilomètres et hectomètres.

Inversement le curvimètre peut servir au tracé d'un levé topographique. Si vous avez à placer un point, que vous venez de calculer à une distance de 1500 mètres, vous n'avez qu'à faire courir la roulette sur votre papier en ligne droite du point où vous êtes, jusqu'à ce que l'aiguille marque 1500 mètres.

Les deux autres instruments sont destinés à la mesure instantanée des vitesses.

Le vélodromètre, en ce temps de records, est un instrument précieux. Les chronographes antérieurs ne battaient que le 1/5 de seconde. Or certains bicyclistes se flattent de « couvrir » une distance appréciable en ce temps si court. Le vélodromètre donne la durée d'une course à 1/40 de seconde près. De plus, réglé au choix pour une piste de 333 m. 33, 400 ou 500 mètres, après un premier tour, il indique, sans calcul, sur le cadran même, la vitesse kilométrique à l'heure.

Le tachymètre-éclair est un instrument analogue, qui permet de constater les vitesses de 4 à 150 kilomètres à l'heure. Au moment où le mobile : chemin de fer, cycliste sur route, etc., passe devant une borne kilométrique, pressez le remontoir : l'aiguille entre en mouvement. Lorsque le mobile atteint la borne kilométrique suivante, par une seconde pression arrêtez le mouvement. L'aiguille, par une simple lecture sur le cadran, vous indiquera que, le kilomètre ayant été parcouru en tant de minutes, secondes et fragments de seconde, la vitesse à l'heure est de tant de kilomètres et hectomètres.

Ces descriptions, sans la vue des instruments mêmes, sont sans doute insuffisantes. Mais on voit l'usage qu'on en peut faire et les services qu'on en peut attendre, soit en campagne ou en exploration, soit en course. Le fait qu'ils suppriment tout calcul et sont d'un maniement extrêmement simple sera pour plaire à beaucoup.

Notes sur Anvers

Ces notes sur une excursion faite l'an passé à Anvers nous avaient été envoyées pour un de nos Concours par M. Georges Bonneau. Par certains aperçus originaux, elles nous ont paru de nature à intéresser nos lecteurs et nous avons voulu les en faire profiter.

Est-ce avec des yeux de poète ou de commerçant, d'artiste ou d'homme d'affaires, qu'il faut voir Anvers? Cette question se pose au voyageur qui, après avoir visité les richesses intellectuelles de la ville, se trouve tout à coup devant la forêt de mâts qui couvre l'Escaut.

La fourmilière humaine, composé hétéroclite de toutes les nations, s'agite sur les quais, et les produits de tous pays s'y amoncellent. Là s'entassent les denrées coloniales, les cafés, les laines, les cotons. C'est un va-et-vient continuel de navires faisant songer aux pourvoyeurs de quelque Gargantua, jamais assouvi, dont la faim, au contraire, irait toujours en croissant. La prospérité d'Anvers va en effet augmentant fortement d'année en année, menaçant de dépasser celle des autres ports d'Europe. La population flamande, aussi industrieuse que commerçante, court, par les rues étroites, aussi bien à ses bureaux et à ses agences qu'à ses fabriques de chapeaux, d'étoffes de soie, de tapis, de dentelles.

VUE GÉNÉRALE D'ANVERS.
Photographie Ackermann, à Anvers.

Cependant, sur l'horizon, détachant dans la brume légère leurs fines silhouettes, se dressent immuables les monuments de la vieille ville, véritables châsses renfermant, comme des joyaux, les œuvres des maîtres flamands. Partout de splendides perles d'architecture : l'hôtel de ville reconstruit par le célèbre architecte anversois Dens ; non loin de la place de Meir, la Bourse qui fait songer à un palais mauresque, la Banque nationale de style Renaissance, le Palais de Justice de style Louis XIII, les théâtres, etc., tout cela dominant de ses clochetons, de ses tourelles et de ses flèches les fines maisons flamandes qui ne sont pas encore modernisées.

C'est bien décidément sous ces deux aspects, art et commerce, qu'il faut considérer la *Venise du Nord* pour en comprendre toute la grandeur.

Elle est ainsi un exemple à l'appui de la thèse d'après laquelle les choses de l'esprit fleurissent dans les pays où existe déjà le bien-être matériel. Quelle cité au monde vit plus de souverains, subit plus de dominations et de bouleversements sans perdre pour cela son sens artistique, sans cesser de compter parmi ses habitants une pléiade d'artistes inimitables? C'est qu'en effet la capitale des Flandres, malgré tous ses malheurs, a réussi à maintenir sa prospérité.

Toujours elle garda son cachet d'originalité, son caractère propre, avec sa société bourgeoise, plutôt même patricienne, bien particulière avec ses richesses et son grand luxe de bien-être.

C'était au temps des Fugger, de cette famille de commerçants, la plus riche de l'Europe entière, dont Charles-Quint disait en montrant les diamants de la couronne à Paris : « Je connais une famille de tisserands qui pourrait acheter tout cela » ; au temps de ce Jean Daens chez lequel l'Empereur avait accepté de dîner et qui, à la fin du repas, jeta au feu d'un geste superbe une obligation d'environ 10 millions de notre monnaie souscrite par l'Empereur, en disant : « Je suis plus que payé par l'honneur que Votre Majesté daigne me faire aujourd'hui ».

Je ne crois pas trop m'avancer en disant que les nombreux bouleversements qui se produisirent en cette ville furent plus superficiels que profonds. Je comparerai Anvers à la Belgique, dont elle fait partie. De même que la Belgique fut de tous temps le champ de bataille européen, le champ clos où les peuples venaient vider leurs différends, de même Anvers, perpétuelle convoitise des souverains, fut le théâtre de luttes continuelles. Le port de l'Escaut appartint tour à tour aux Northmen, aux Romains, aux Francs, aux Anglais sous Édouard III, qui y établit son quartier général dans ses guerres avec la France, aux ducs de Bourgogne, à l'Autriche, à l'Espagne, etc., etc. C'est une mine d'or inépuisable que les monarques se disputent; Anvers dut bien souvent son salut aux rançons formidables que lui imposaient les envahisseurs. Mais qui donc eût été assez insouciant pour tarir, de gaîté de cœur, cette source perpétuelle de richesse? Seuls peut-être les guerres de religion, vers la fin du XVIe siècle, et les terribles événements connus sous le nom de Furie espagnole, ébranlèrent violemment les assises de la vieille cité anversoise, mais cette épreuve ne fut pas pour elle de longue durée.

Que peut donc être un art exercé par des hommes dont l'esprit semble avoir été à peine troublé aux épo-

ques les plus tourmentées, dans ce pays de vie facile et plantureuse? Quelles œuvres créeront ces artistes qui n'ont devant les yeux que le spectacle des jouissances matérielles, des corps sains et robustes, auxquels la nervosité de nos races est totalement inconnue? Quelles œuvres, sinon celles qui nous étaleront les splendeurs de la vie physique, le triomphe de la chair florissante et de la pleine santé? Et c'est bien là leur caractère dominant à eux tous, les Rubens, les Van Dyck, les Jordaens, les Teniers. Ils n'ont fait que regarder autour d'eux, et rendre en maîtres ce qu'ils voyaient.

Arrivant à Anvers par un rapide du matin, le voyageur a l'impression première de se trouver en terre française, dans notre grand port de la Gironde. Cette analogie, toute superficielle évidemment, a du reste été remarquée par Victor Hugo dans son œuvre posthume *En Voyage* : « Prenez Versailles et mêlez-y Anvers, dit-il, et vous avez Bordeaux. »

Mais cette impression n'est que fugitive et l'on a bientôt la sensation d'être dans une ville toute particulière et unique. Cette foule que vous coudoyez est d'une autre race que la vôtre. La veille encore à Bruxelles vous vous sentiez dans votre élément. Bruxelles, c'est presque un coin de Paris; mais dans cette vieille cité des Flandres on a vraiment la sensation d'être un étranger. Et autour du soi, parmi les conversations, dans les cris de ce peuple affairé, sur les affiches étalées aux murs, c'est maintenant le « vlaamsche » qui domine. J'en aime les consonances tudesques bizarres, qui se sont adoucies en quittant leur pays d'origine, et je me prends à épeler les enseignes, les placards, même les plaques indicatrices des rues.

LE PUITS QUENTIN METZYS A ANVERS.
Photographie Ackermann, à Anvers.

Antwerpen, la ville des musées! — Antwerpen, la ville où les églises elles-mêmes sont des musées. Nous commençons par un pèlerinage aux chefs-d'œuvre de Rubens dans la cathédrale (l'*Élévation de la croix* et la *Descente de croix*), comme tout bon touriste doit le faire.

Il faut admirer encore lorsque au sommet de la tour de 120 mètres se déroule à vos yeux le féerique panorama des environs, lorsqu'on voit à ses pieds cette cathédrale, si élégante et si svelte que Louis XV, au cours de son voyage à Anvers, disait qu'il aurait voulu la faire dorer pour la mettre dans un étui.

A l'église Saint-Jacques, c'est Rubens qui dort au milieu de ses œuvres et de sa gloire. Les sculpteurs ont prodigué leur talent pour orner le tombeau d'une manière digne du maître.

Puis, c'est l'église Saint-Paul avec son calvaire étrange et ses « Biechstoolen » (confessionaux) splendidement sculptés, les églises Saint-Charles, Saint-André, Saint-Augustin, Saint-Antoine,... que sais-je encore!... et partout les tableaux du grand maître flamand avec leur couleur énergique et chaude.

Antwerpen, la ville des musées. — Notre première visite est pour le musée de la place du Peuple, le plus riche de la Belgique. La collection d'œuvres d'art y est presque exclusivement flamande. C'est un temple où les peintres étrangers ne sont guère admis. A peine Giotto et le Titien ont-ils pu trouver une petite place dans ce sanctuaire. Là triomphe encore le grand Rubens (l'*Adoration des Mages*, le *Calvaire*), et autour de lui, comme un cortège illustre, les Van Dyck, les Jordaens, les Janssens, David Teniers, Simon de Vos, Jean de Maubeuge, etc.

Le musée Kuns serait quelque chose d'équivalent à notre musée du Luxembourg. Là les peintres étrangers ont été admis. On y rencontre Meissonier et Millet côte à côte avec Van Dyck.

Voici le musée de Plantin Moretus, un Français du XVIe siècle, un Tourangeau qui vint s'établir à Anvers et y fonder une imprimerie célèbre. Dans cette cour de maison flamande, une sensation étrange du passé nous étreint. Elle persiste encore et devient plus vivace quand, pénétrant à l'intérieur, nous nous trouvons devant ces choses vieilles de trois siècles.

Nous sommes seuls et nos pas résonnent tristement dans les salles désertes, pendant que, du haut de leurs cadres, les portraits des bourgeois de jadis, raides et sévères dans leur collerette blanche, nous regardent passer d'un air calme.

La visite au musée du Steen n'est pas non plus une des moins intéressantes. Ce Steen est une ancienne prison d'État, élevée par Charles-Quint sur les bords de l'Escaut. Il tient à la fois par l'architecture de l'église et de la bastille. Dans cette sinistre prison on trouve des instruments de torture de l'Inquisition, anneaux et chaînes de fer, bizarres machines de supplices, destinées à opérer on ne sait comment, à écarteler ou à broyer, tout ce qui enfin avait été imaginé de plus terrible pour augmenter les terreurs de la mort....

Est-ce cette brume légère, persistant encore malgré cet éclatant soleil d'automne, est-ce ce fin brouillard étendu sur le pays flamand, qui ont conservé à cette terre, à ces monuments, leur aspect d'autrefois, pour que leur passé revive d'une façon si intense?

L'esprit las d'admirer les œuvres d'art, fatigué d'observer, une envie folle vous prend d'aller respirer le plein air quelque part là-bas, au milieu de cette campagne entrevue du haut des tours Notre-Dame. Choisissez le moment où le soleil descend derrière les vastes plaines. La ville est derrière vous, resserrée tout entière entre ses remparts, sur la rive droite du fleuve. Vous avez dépassé les rares maisons proprettes qui se trouvaient sur votre route. Maintenant le désert flamand, l'infini plat s'étale sous vos yeux, coupé de canaux multiples. On sent vaguement là-bas, très loin, au delà de cet horizon calme, la mer grondante. Le soir tombe et seul l'Escaut se détache encore sur ces brouillards lointains, serpentant, large et paresseux, au milieu de cette nature tranquille....

Si Paris est l'enfer des chevaux, assurément Anvers doit être celui des chiens. On rencontre à chaque pas, dans les rues, de ces attelages vraiment « cyniques », au sens étymologique du mot, où la malheureuse bête traîne, suant et soufflant, son propriétaire dans un « huit-ressorts » de circonstance. Le matin, les laitières font ainsi transporter leur lait qui se change bientôt en bonnes piécettes de nickel. Les chiens, ici, à l'inverse de ceux de Constantinople, ignorent absolument les douceurs du farniente. Aussi, pas un aboiement parmi les rumeurs de la ville. La pauvre gent canine proteste par son silence, ne pouvant protester par la voix d'une charitable Société protectrice des animaux.

Dans le quartier bas, le plus populeux, c'est la foule grouillante de tous les grands ports. Et, soit dit en passant, je tiens pour certain qu'Alfred de Musset, qui a déclaré philosophiquement n'avoir jamais vu un portefaix mélancolique, n'était jamais allé à Anvers, car il aurait sûrement remarqué la mine triste de ces malheureux, grelottant sous un ciel qui n'est pas toujours clément. Les quartiers hauts, ceux des grandes avenues avoisinant la gare de l'Est, sont plutôt ceux de l'aristocratie et du commerce. De bons Flamands y déambulent, heureux de vivre, accompagnés de dames et de jeunes filles blondes, grandes, « au teint de lis et de roses ». Rares sont devenus les yeux noirs, dernier vestige des races espagnoles en ce pays ; mais sur tous ces visages, comme sur ceux des aïeux du temps de Rubens, fleurit encore la pleine santé.

.... Partout dans les rues, des enseignes : « Au Congo », « Café du Congo », « Épicerie du Congo... ». Les Belges se montrent vraiment très fiers de leur nouvelle colonie.

Nous devions trouver encore le Congo largement représenté par ses produits à l'intérieur de l'Exposition. Je n'ai pas l'intention d'énumérer toutes les merveilles rencontrées dans la « Weredtentoonstelling van Antwerpen ».

Mais comme on y sent la poussée formidable de ce commerce et de cette industrie belges dont on est alors dans le principal centre ! Quel avenir est réservé à cette ville admirablement située au carrefour des routes du nord et du midi et qui a de plus l'avantage d'être un point stratégique de premier ordre, deviné par Napoléon Ier ? Quel est l'avenir de ce port situé au centre de la « nouvelle Europe » ?

Le mot flamand de « bienvenue » est inscrit en grandes lettres à l'entrée de l'Exposition, comme un salut confiant et amical fait à l'étranger. Nous sommes bien en effet dans le pays de l'hospitalité par excellence. Il en fut toujours ainsi, et Anvers aima de tout temps à faire digne accueil à ses hôtes. Jamais souverain n'eut réceptions plus fastueuses qu'en la capitale des Flandres.

Le temps n'a guère changé en cela le caractère du peuple anversois. Pendant toute la durée de l'Exposition, par exemple, des fêtes nombreuses eurent lieu et en particulier au Vieil Anvers.

Oud Antwerpen ! Quelle heureuse idée d'avoir voulu nous retracer là, jusque dans les moindres détails, le passé pittoresque de la cité flamande ! — Voici l'Hôtel de Ville et la place, tels qu'ils étaient vers l'an 1560 ; voici les maisons d'architecture délicate, à toits pointus et tourelles bizarres, des riches Flamands ; les demeures des humbles avec, devant la porte, le puits, aux fers curieusement ouvragés ; voici les boutiques où s'étalent les victuailles ; voici l'enseigne qui grince au vent, l'auberge dont le maître, gros et pansu, accueille au seuil de la porte les hôtes, avec un large et franc rire. Qu'il fait bon boire une chope devant la porte de ce cabaret d'autrefois ! Maintenant une troupe de musiciens flamands vient s'installer à côté, et tout de suite commence une mélopée bizarre, une sorte de musique endiablée de tziganes, où les violons apaisent tout à coup leurs cris stridents pour pleurer de longs sanglots. Et voilà qu'au pouvoir évocateur de l'archet le coin de paysage du XVIe siècle s'anime. Je vois les bourgeois d'autrefois, au milieu des rues anversoises, et les féeriques processions des corporations, le cortège du Landjuweel, et les Ommegangen et les entrées triomphales des princes, et je vis un instant dans le passé.... Mais hélas ! Anvers va se modernisant de plus en plus ; encore quelques années et la vieille ville aura disparu. Cette reconstitution de l'*Oud Antwerpen*, elle aussi, n'est qu'éphémère....

Plus éphémère même que je ne l'aurais cru. A Bruxelles, le lendemain même de mon départ, le *Petit Bleu* m'apprit que le vieil Anvers pittoresque et magique, avec ses riches collections, était devenu la proie des flammes .....

Alex. L. d'Albéca, administrateur colonial, *la France au Dahomey*. Paris, Hachette, 1895, 1 gr. vol. in-8.

Nous n'avons pas à présenter M. d'Albéca aux lecteurs du *Tour du Monde*, non plus que son livre. Cet ouvrage n'est en effet que la réunion en un volume des relations publiées par *le Tour du Monde* sous les titres : *Au Dahomey* et *Voyage au pays des Eoués*. M. d'Albéca y a joint une préface où il expose les raisons de notre ignorance du Dahomey avant la campagne de 1892, et les formalités à la fois puériles et rigoureuses qui en fermaient l'entrée aux Européens ; il faut noter un certain nombre de gravures nouvelles, et un appendice où figure le relevé des armes et munitions vendues par les Allemands de Ouidah aux Dahoméens, différentes autres notes sur ce matériel de guerre, enfin le texte de nos traités avec les rois du Dahomey, d'Abomey, d'Allada, de Porto Novo.

Le livre est d'un très bel aspect : il ne le cède en rien, pour l'impression et le soin des gravures, aux relations de voyages qu'a publiées antérieurement la maison Hachette.

Mémoires de la Société Bourguignonne de Géographie et d'Histoire. T. XI. 1 vol. in-8. Dijon, 1895. Darantière.

Dans ce tome, le 11e de la collection, ont trouvé place un certain nombre d'articles qui intéressent la géographie et les voyages. Telles sont les notes d'un voyage accompli en 1893, à travers l'Angleterre et l'Ecosse, par le baron d'Avout, et deux courtes études vraiment scientifiques, l'une, de M. J. Coquillion, sur les cartes agronomiques de la Côte-d'Or, l'autre, de M. Paul Gaffarel, sur un certain nombre d'étymologies américaines. Ce dernier article nous a semblé surtout curieux, parce qu'il établit, d'après des documents oubliés ou peu connus, la date de l'introduction dans le langage courant de mots aujourd'hui très usuels, que nous avons empruntés aux dialectes américains.

A côté de ces études qui intéressent la géographie présente, on en trouve un plus grand nombre qui traitent de questions historiques. Il faut citer parmi celles-ci l'histoire du village de Gilly-lès-Vougeot, autrefois important, aujourd'hui insignifiant, mais dont le château atteste l'ancienne prospérité.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Conférence du Muséum

Procédés de Conservation des Animaux Invertébrés

Conférence de M. Bernard, *assistant de la chaire de Malacologie.*

S'il faut aller bien loin pour avoir chance de rencontrer quelque nouveau mammifère, et rapporter à un musée un don précieux dans ce domaine, il n'en est pas de même en ce qui concerne les divers Invertébrés. Là aussi de grandes richesses sont aux pieds de l'explorateur dans les contrées lointaines; mais, sans s'exiler en villégiature, le touriste au bord de la mer peut faire des récoltes qui seront bienvenues dans un grand nombre de collections publiques. Aussi la conférence de M. Bernard offre-t-elle un intérêt pour de nombreuses personnes, d'autant plus qu'elle vulgarise un progrès très récent et très important.

Les lacunes des musées dans les divers groupes d'Invertébrés s'expliquent par le fait que ces animaux sont plus difficiles à récolter, à préparer et à conserver.

Pour les récolter, il est bien évident qu'une initiation à la zoologie sera bienfaisante, et que la variété et l'importance des résultats obtenus seront proportionnelles aux connaissances zoologiques du voyageur. Mais qui désire collectionner aura vite appris à distinguer les divers groupes d'animaux en pratiquant un Musée et cherchant dans un traité les liaisons entre les formes qu'il voit exposées.

Comment alors préparer les animaux de façon qu'ils soient utilisables, c'est-à-dire reconnaissables, qu'on puisse les *déterminer*, selon l'expression adoptée? Comment leur conserver, autant que possible, les couleurs, le port et l'aspect de la forme vivante? Ici les renseignements sont difficiles à trouver. Dans les musées, les pièces sont conservées dans l'alcool; mais si l'on plonge directement les animaux dans l'alcool, on les voit le plus souvent se contracter et se déformer complètement. De plus, tels échantillons qui paraissent au premier moment avoir donné un résultat satisfaisant sont bientôt hors d'usage. L'alcool ne pénètre que difficilement à travers nombre de tissus, et les parties profondes restent longtemps hors de son action, par suite se décomposent. C'est le sort de beaucoup de collections faites en voyage et qui sont ensuite entièrement perdues. Pour remédier à cet inconvénient, il faut recourir, avant de plonger les animaux dans l'alcool, à des réactifs particuliers qui pénètrent parfaitement et tuent les éléments cellulaires en leur conservant leur forme. Cette opération s'appelle *fixer* l'animal, et le problème préliminaire consiste à trouver un bon *fixateur*. Pour cela nous devons avoir recours à un traité d'histologie. Mais ce sont là livres rares, peu accessibles aux non initiés, et qui prescrivent des procédés en nombre infini, attestant un empirisme complet.

Les naturalistes de la station zoologique de Naples ont fait faire de grands progrès à l'art de *fixer* les animaux [1]. Mais les méthodes convenables sont rarement applicables en voyage, parce qu'elles exigent beaucoup de temps et de réactifs.

Depuis quelques mois, une substance nouvellement introduite dans la *technique* a opéré une véritable révolution, c'est le *formol*. M. Bernard l'a longuement expérimenté. Voici ses propriétés et ses avantages.

Le formol ou aldéhyde formique ($H-C-H=O$) est gazeux à la température ordinaire; on l'emploie sous forme de solution dans l'eau, que l'on trouve dans le commerce. Cette solution est à 40 pour 100 (100 grammes d'eau renferment 40 centigrammes de gaz mesurés à la pression atmosphérique). Le formol ainsi dissous : 1° *est un antiseptique très énergique*; 2° il *pénètre très vite et très profondément* dans les tissus. Si l'on y immerge un animal, celui-ci sera tué très rapidement et le formol s'opposera dès lors à l'altération et à la décomposition des tissus [2]. Ajoutons que c'est un produit entièrement inoffensif à manier.

Comparons son emploi à celui de l'alcool, qui était général jusqu'aujourd'hui.

1° Il tue plus rapidement, et sous la condition de précautions peu spéciales dans chaque cas (on ne peut les détailler ici) il conserve la forme des animaux; il conserve également leur couleur; l'alcool les rendait incolores et opaques.

2° La solution commerciale à 40 pour 100 est trop concentrée. En ajoutant à 50 centigrammes de cette solution 950 d'eau, on aura un liquide ayant même valeur conservatrice que l'alcool à 90 degrés. De sorte qu'avec 1 kilogramme de la solution achetée on peut faire 20 litres de liquide fixateur; le kilogramme de formol commercial coûtant actuellement 6 francs, la solution définitivement employée revient à 30 centimes le litre. Or l'alcool à 90 degrés coûte 3 fr. 50 à Paris.

3° Une autre conséquence est que là où le voyageur devait emporter 20 litres d'alcool, il ne doit plus se charger au départ que de 1 kilogramme de formol.

4° L'alcool produisait une rétraction très grande des animaux, parce qu'il déshydratait leurs tissus. Rien de semblable ne peut se produire avec le formol.

5° Le formol se conserve admirablement. Le froid seul le transforme en un produit solide qui se dépose au fond des flacons et qui est un de ses *isomères*; peut-être sera-t-il possible de l'emporter sous cette forme plus portative encore, et de le transformer en gaz au moment de l'utiliser.

Ainsi, grâce au *formol*, les voyageurs possèdent un produit d'un emploi très général, très sûr, très peu coûteux, très peu encombrant [1]; on ne saurait trop souhaiter de voir sa renommée s'accroître, et l'on doit remercier M. Bernard d'avoir saisi cette occasion de le *vulgariser*.

1. Le laboratoire de Naples a été depuis vingt ans le rendez-vous des savants de tous pays, et le golfe, dont la richesse zoologique est merveilleuse, a été minutieusement exploré. Des essais systématiques ont été faits pour conserver, par exemple, avec leur transparence parfaite et l'extension de tous leurs individus, les admirables colonies d'animaux pélagiques, tels que les siphonophores, les salpes, etc., et la force de persévérance M. Lo Bianco a résolu le problème dans un très grand nombre de cas particuliers. Des échantillons venant de lui sont l'ornement de presque tous les musées et sont bien faits pour tenter un amateur qui aurait vu, ne fût-ce qu'une fois, les animaux vivants : mais pour réaliser une semblable perfection il faut une grande expérience, et même pour un habile les méthodes convenables, etc.

2. M. Bernard, à qui nous devons une traduction française du Mémoire où M. Lo Bianco, a indiqué ses procédés pour la fixation des divers animaux, et qui est lui-même habile praticien en cette matière, essayait l'année dernière encore, dans sa leçon aux voyageurs, de leur indiquer, ramené à un minimum irréductible, le bagage indispensable pour réussir dans des cas quelque peu variés. Et il fallait encore au moins sept réactifs, dont plusieurs très coûteux ou dangereux à manier. Des premiers était le *chlorhydrate de cocaïne*, souvent nécessaire pour anesthésier avant même l'action du fixateur; des seconds, le *sublimé corrosif*, qui, employé en solution très concentrée, est excellent fixateur, mais très violent poison. Inutile d'entrer ici dans l'examen des diverses circonstances, car si l'on désire une action particulièrement rapide, surtout si l'animal à fixer est très volumineux, au moment même de le plonger dans le formol on lui injectera à l'aide d'une seringue la même solution à son intérieur, et la mort sera instantanée.

1. *Très bon fixateur, très bon liquide conservateur.*

Athènes

Notes sur le Voyage du Transatlantique « la Touraine »

Nous avons déjà donné un premier récit du voyage de la Touraine *et raconté la visite de Naples. Cette seconde partie de l'excursion, illustrée de photographies originales, donne une idée très juste aussi bien de l'Athènes moderne que des monuments antiques qui en font le charme si particulier.*

LE PIRÉE.
Cliché de MM. Berthaud et Mathieu, communiqué par la Compagnie Transatlantique.

Quand, après avoir quitté le détroit de Messine et les côtes de Sicile, le navire fait route sur Athènes, les premières terres grecques que l'on rencontre ne donnent point l'idée d'un pays bien riche ni bien séduisant : on va tourner par le sud le Péloponèse, le cap Matapan, le cap Malée, qui céde à la pointe espagnole de Tarifa, quoi qu'on en dise, l'honneur de porter la terre la plus méridionale de l'Europe continentale.

Le cap Matapan tombe à la mer par des croupes arides, où le rocher pointe presque partout sous une verdure rase, dessinant comme un squelette à demi décharné ; au fond, seule la masse neigeuse du Taygète console un peu de la précision raide et sèche de ce paysage de côtes, dont la limpidité de la lumière accuse encore les formes avec plus de dureté. Les habitants, sur ce littoral, doivent être rares. Une tour blanche, à l'extrémité du cap, sert de phare, et dans les replis de la montagne on distingue quelques petits villages, perchés autour des points d'eau et peuplés des bergers du *Magne*. Le cap Malée semble plus sauvage encore que le cap Matapan ; il dresse au-dessus de la mer des falaises plus abruptes, dont les « raillères » prennent des reflets rougeâtres sous le soleil de midi ; en face, l'île de Cérigo s'élève au-dessus des eaux en talus étagés, et n'évoque pas davantage les impressions de vie voluptueuse que ferait supposer son ancien nom de Cythère.... Et le paysage apparaît encore le même quand, après s'être éloigné de la côte, le navire double la pointe de l'Argolide, ou se rapproche de l'Attique, laissant à l'est le cap Sunium.

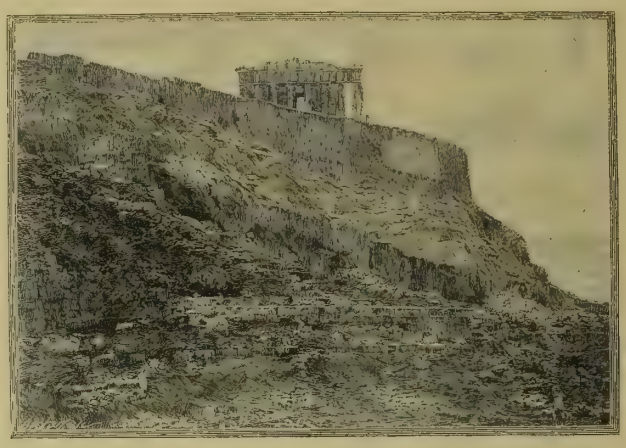
Une remarque pourtant s'impose : cette côte, dont on tourne les promontoires et qui dessine entre eux des golfes profonds, offre à la mer, sur une superficie restreinte, un front considérable ; la mer sera donc, d'autant plus, la ressource des habitants, que leur pays est moins fertile, moins capable de se suffire à lui-même et que, pour éviter de longs détours par de pénibles sentiers de montagne, une courte navigation de promontoire à promontoire est suffisante. On doute que, dans la Grèce méridionale, l'activité maritime des habitants ait été aussi grande que celle des Athéniens, par exemple ; c'est que des étrangers y suppléaient ; d'antiques relations étaient certainement établies entre le Péloponèse et les marins phéniciens, dont on retrouve l'influence religieuse dans les cultes de l'ancienne Arcadie. Aujourd'hui encore, le grand steamer en route sur Athènes aperçoit sou-

RUINES DE L'OLYMPÉION.
Cliché de MM. Berthaud et Mathieu, communiqué par la Compagnie Transatlantique.

1. Voir *A Travers le Monde*, p. 221.

vent autour de lui des groupes de barques à voiles, naviguant sous pavillon grec, qui font, d'île en île et de cap en cap, le petit cabotage. La flotte grecque est d'ailleurs considérable, relativement à la population : elle compte près de quatre-vingts vapeurs et plus de treize cents voiliers d'au moins cent cinquante tonnes.

Ce n'est pas sans quelque crainte, en approchant d'Athènes, que le voyageur détaille ses premières impressions ; ni les côtes de Salamine, dont il aperçoit les hauteurs à gauche, ni la cime lointaine du Parnès, qui barre le fond de l'horizon, ni même, à droite, celles plus proches de l'Hymette et du Lycabette, n'ont de profil bien caractéristique ; mais il est déjà visible qu'un golfe de plaine s'enfonce entre ces lignes de faîte, et quand, plus près de la terre, on distingue l'Acropole avec sa couronne de ruines, on comprend aussitôt que la ville dont cette butte était la citadelle devait, de là, dominer toute la plaine, et tout ensemble commander le trafic des ports voisins ; plus on approche, et plus, le cadre lui-même semblant s'éloigner, l'Acropole s'impose aux regards ; vraiment c'est un réduit central, un donjon dressé là par la nature même ; les plus anciennes légendes des habitants de l'Attique nous montrent les Pélasges, puis l'Égyptien Cécrops, fondant sur la possession de ce rocher leur puissance dans tout le pays voisin, et le paysage lui-même ranime ces souvenirs — un peu fanés parfois — des études classiques.



L'ACROPOLE ET LE PARTHÉNON.
Cliché de MM. Berthaud et Mathieu, communiqué par la Compagnie Transatlantique.

Mais voici qu'en entrant au Pirée nous sommes ressaisis par le mouvement banal de la vie moderne ; c'est, comme dans beaucoup de ports du Levant, un quai aux maisons plus hautes, dont les bureaux des compagnies de navigation, les douanes et les cabaretiers occupent les rez-de-chaussée ; le fouillis des barques de pêche n'est pas plus pittoresque ni plus malodorant qu'à Marseille ; les portefaix n'ont ordinairement qu'un costume sans originalité ; tramways, chemins de fer, fils télégraphiques se présentent avec leur monotonie cosmopolite ; dans les tavernes les plus importantes, le soir, on entend le même orchestre de dames viennoises qu'à Smyrne, à Alexandrie ou à Constantinople (aussi ne trouve-t-on presque plus de femme de chambre, à Vienne, qui n'ait joué des valses de Strauss dans quelque port levantin). Une dernière désillusion attend le touriste qui veut, malgré tout, penser à Périclès, aux mines du Laurium et à la richesse antique d'Athènes : un beau louis entre les mains d'un changeur du Pirée se transforme en un tas de petits papiers sordides, les billets de banque du pays ; pour faire deux valeurs avec une seule gravure, l'administration a tout simplement donné cours aux moitiés d'un billet de dix drachmes coupé en deux. L'appoint est fait en sous presque toujours poussiéreux et concaves, parce qu'ils ont servi aux jeux de gamins, qui les posent à terre et les frappent avec un bâton arrondi par le bout. Lycurgue n'avait pas inventé ce moyen de rendre la monnaie moins portative.

Hâtons-nous donc vers Athènes, pour aller chercher un peu d'antiquité, et, passant vite à travers les hôtels — où il semble que la cuisine européenne se corse volontiers de quelques plats allemands, — allons faire à l'Acropole un pèlerinage dont les circuits nous promèneront à travers l'histoire de tout ce pays. Bien avant l'époque des guerres médiques, des constructions couvraient l'Acropole, mais au temps de Périclès, après la crise de l'occupation persane, il n'en restait plus que des ruines, et l'on dut déblayer le plateau avant d'y asseoir de nouveaux édifices. Étions-nous donc condamnés à ne rien connaître de ce primitif art attique, dont la guerre avait détruit les ornements ? Le hasard de quelques recherches d'abord, des fouilles méthodiques ensuite, nous ont heureusement pourvus des documents qui nous manquaient : la preuve est faite aujourd'hui que tous les débris mutilés des édifices prépersiques ont servi de matériaux pour combler les ravins et consolider la défense de l'Acropole nouvelle ; dans le mur dit *de Thémistocle* au nord, on voit encore, mêlés à des pierres de moindre taille, des fûts de colonnes et des morceaux d'entablement : pendant qu'Aristide amusait les Spartiates, Thémistocle, en toute hâte, fortifiait Athènes en vue d'une invasion possible, et l'on prenait sans choisir les matériaux que l'on avait sous la main ; c'est ainsi que dans un tas de décombres nous avons pu retrouver ces belles statues en marbres de Paros qui sont aujourd'hui déposées au Musée de l'Acropole ; elles ont gardé, dans leur lit de pierres, les vives couleurs dont l'artiste les avait parées au VIe siècle avant notre ère, et c'est une surprise de constater quelle est la finesse de détail de cette sculpture archaïque, malhabile encore à donner la souplesse de la vie à ses personnages, mais attentive à noter, en s'aidant des couleurs différentes, les plis des tuniques et les ondulations gracieuses des cheveux.

Les restes des Propylées, du Parthénon et de l'Erechthéion nous reportent à une période postérieure à celle où l'art grec atteint sa perfection ; il faut étudier dans le détail ces ruines admirables pour comprendre combien était savante, raffinée même, la technique de ces artistes, et par quelle complication de procédés ils donnaient à leurs œuvres cet air de « noble simplicité » dont notre œil, docile aux clichés scolaires, est frappé tout d'abord.

A la fin du Ve siècle, tout le plateau de l'Acropole était couvert d'édifices religieux, temples ou pe-

tites chapelles ; les Propylées en étaient le somptueux vestibule, et par là pénétrait le cortège de fête aux jours des grandes Panathénées ; le mur de soutènement, au sud, était alors bordé de colonnes, de bas-reliefs, de statues dorées, parure magnifique, dont l'éclat, en plein soleil, devait annoncer de loin l'Acropole et frapper l'étranger de respect pour la riche munificence d'Athènes. Beulé, en 1853, supposait aux Propylées elles-mêmes une entrée monumentale qu'il croyait avoir découverte; des études postérieures ont démontré l'erreur de cette hypothèse; en fait, on atteignait les Propylées par un sentier en lacet; et, mieux que les hypothèses trop simplistes, cette réalité concorde avec la complexité générale des monuments de l'Acropole : dans les Propylées, la porte centrale est la plus large, celles des côtés vont en diminuant, artifice qui augmente la hauteur apparente de l'ensemble ; au Parthénon, pour que les lignes se présentent à l'œil rigoureusement droites, il n'en est pas une que l'architecte n'ait légèrement courbée, juste dans la délicate mesure nécessaire pour corriger l'imperfection de nos sens ; l'Erechthéion, ce bijou de l'art classique, nous montre les séries d'ornements ioniques passant une à une de la colonnade au mur intérieur, et tout l'édifice, par de mêmes détails de ce genre, est exquis de pureté, de grâce et d'harmonie. Seule une cariatide en moulage, substituée à la statue originale qu'enleva lord Elgin, dépare de son profil usé et noirci le célèbre portique.

On va voir quelquefois l'Acropole au clair de lune : c'est, il me semble, une erreur ou même une hérésie ; rien n'est moins sentimental, moins romantique que ces ruines, dont toutes les pierres, au contraire, affirment la précision raisonneuse de l'art et des peuples grecs. Si nous voulons y évoquer une ombre, que ce soit celle de Périclès, plutôt que celle de Chateaubriand.

Il est fâcheux que, quittant l'Acropole, d'importuns monuments nous rappellent que les Romains furent maîtres d'Athènes ; j'excepterai volontiers l'Odéon d'Hérode Atticus, gracieux petit théâtre aux degrés de marbre; mais au pied nord-est de l'Acropole, les restes de l'arc d'Hadrien et de l'Olympéion paraissent lourds, trop grands pour le paysage, et dans les Propylées mêmes, le piédestal d'Agrippa se dresse gauchement, comme pour attester une prise de possession ; je suis

PRÈS DE LA PRISON.
Cliché de MM. Berthaud et Mathieu, communiqué par la Compagnie Transatlantique.

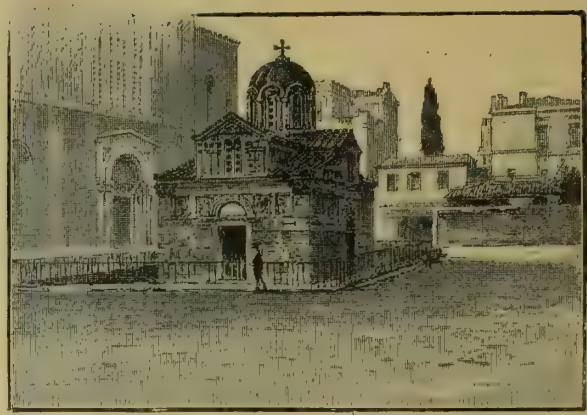
SUR LES MARCHES DE LA CATHÉDRALE. — FEMMES GRECQUES.
Cliché de MM. Berthaud et Mathieu, communiqué par la Compagnie Transatlantique.

à peu près certain qu'il fut construit par des Grecs, mais dans l'intérêt de l'Acropole je souhaite qu'il dure moins que les Propylées; peut-être, sans attendre sa chute, pourrait-on le faire démolir : ce serait un service digne de tenter l'initiative des véritables amis de l'art grec. Toutefois ces quelques monuments, même si l'on y joint le théâtre de Dionysos, remanié à l'époque romaine, ne suffisent pas à nous représenter les grands travaux qui transformèrent Athènes sous les empereurs; tout un quartier, construit par Hadrien, s'appelait l'Athènes nouvelle; les écoles de la ville étaient alors fréquentées par les étudiants riches de Rome. Mais c'est là une fortune d'importation, dont les souvenirs nous intéressent moins que ceux de l'époque vraiment grecque.

Je ne parle que pour mémoire des musées, qui méritent à eux seuls une longue visite et dont la description ne saurait avoir place ici ; çà et là en chemin on doit s'arrêter quelque temps aux monuments byzantins, témoins d'une civilisation qui fut brillante, et dont les Grecs d'aujourd'hui gardent certainement l'empreinte : dans tous les quartiers d'Athènes, à Plata près de l'Acropole, comme auprès de l'église principale, le promeneur découvre de petites chapelles d'architecture byzantine; plus ou moins riches, en bois, en briques, en pierre de taille, elles ont toujours leur même forme élégante, leurs proportions si justes et si vraiment artistiques, que le type de ce monument peut être, sans rien qui choque l'œil, reproduit à n'importe quelle échelle. Au couvent de Daphné, sur la route d'Éleusis, la Société archéologique d'Athènes a fait commencer la restauration des mosaïques byzantines qui décoraient tout l'intérieur et datent du xe siècle; ce travail est poursuivi avec méthode, et les premiers résultats en sont excellents; petit à petit, l'*Adoration des Mages*, la *Naissance de la Vierge* réapparaissent avec leurs belles couleurs et leur perspective enfantine; ce sont là des plus beaux spécimens de l'art byzantin, et nous souhaitons vivement que les ressources ne manquent pas pour achever cette œuvre, actuellement en très bonnes mains.

La ville moderne d'Athènes a des quartiers neufs bien bâtis, et se développe à l'instar des capitales plus importantes; depuis qu'elle est le siège d'un État indépendant, elle a repris dans le monde grec la place que de longs siècles de servitude lui avaient fait perdre; il peut sembler d'abord que cette capitale est

peu centrale, mais on ne doit pas oublier que, politiquement, les Cyclades relèvent du royaume de Grèce, dont elles sont peut-être la partie la plus vivante, et que, par conséquent, l'Attique est bien au cœur du jeune État grec. Depuis quelques années, Athènes s'est peuplée de nombreux monuments : elle a construit, sans grande recherche de style, un palais royal, une école des beaux-arts, une église métropolitaine, une académie : les architectes ont, naturellement, copié les motifs classiques dont ils voyaient les ruines autour d'eux; les ingénieurs ont, de plus, tracé quelques jolies avenues, dont les arbres offrent aux promeneurs l'abri nécessaire de leur ombre : l'allée des Poivriers est à la fin de la journée le rendez-vous mondain, une miniature de l'allée des Acacias.



1. CHAPELLE BYZANTINE. — 2. ACADÉMIE ET UNIVERSITÉ.

Cliché de MM. Berthaud et Mathieu, communiqué par la Compagnie Transatlantique.

Athènes est en effet un foyer de « vie parisienne »; avec leur facilité native à parler toutes les langues, tous les jeunes gens bien élevés s'expriment couramment en français; le français est la langue des salons; nos romans, nos principaux journaux ont là-bas de nombreux lecteurs; les plus récentes inepties de nos cafés-concerts sont fredonnées par la jeunesse élégante; malgré les influences allemandes, politiques et commerciales, l'article de Paris fait prime encore. Cela est très bien, mais il était, par exemple, très inutile et même un peu ridicule de créer une académie de quarante membres, de bâtir l'édifice et la salle des séances avant de savoir quels seraient les académiciens, ni même s'il serait possible d'en élever le nombre jusqu'à quarante.

Ne nous dissimulons pas que nous avons, en Occident, quelques titres à la reconnaissance des Grecs, et, s'il entrait de la reconnaissance dans leurs habitudes sociales et mondaines, ce serait une raison de plus de les en complimenter; c'est nous qui les avons aidés à découvrir leurs ancêtres : l'histoire grecque qui établit une filiation non interrompue entre les vainqueurs de Salamine et les héros de Missolonghi a été rédigée en France et en Angleterre, avant de devenir le catéchisme de la « grande idée »; c'est à nous que les Grecs ont dû ces formules de manuels classiques qui leur ont permis de préciser et d'étendre leurs revendications qu'ils propagent par leurs écoles dans toutes les villes de commerce du Levant. Sans doute, quelques savants distingués, parmi tous ceux qui ont pris part à l'inventaire archéologique de la Grèce, sont des Grecs d'origine, et l'on ne saurait parler des musées d'Athènes sans prononcer avec éloge le nom de M. Karradias, éphore général des antiquités. Pourtant, presque tous les travaux importants, la plupart des catalogues, par exemple, sont l'œuvre d'érudits français ou allemands.

PALAIS ROYAL.

Cliché de MM. Berthaud et Mathieu, communiqué par la Compagnie Transatlantique.

Si l'on sort d'Athènes, on s'aperçoit vite que, pour le paysan grec, l'archéologie n'est qu'une forme de l'exploitation du sol; il faut entendre nos jeunes archéologues raconter les campagnes diplomatiques qu'ils ont dû mener sur place pour acheter le droit de fouilles ou même subrepticement enlever quelque morceau de choix. Je doute qu'il n'y ait même pas quelque moquerie dans l'âme de ces négociants ruraux, pour ces bons messieurs fureteurs qui cherchent les vieilles pierres, et ne les vendent même pas; et dans quelques années cependant les fils de ces sceptiques apprendront à l'école comment tous les jours, par de nouvelles découvertes, s'affirme l'antiquité de leur race, et dans les cabarets, le dimanche, entre deux chœurs, paysans, employés et soldats s'en réjouiront ensemble.

Les Grecs de notre temps vivent comme leurs grands ancêtres; habiles à profiter des circonstances, mais sans s'acharner eux-mêmes à les faire naître, actifs surtout dans le détail de la vie, riches d'expédients plutôt que de principes, très heureux aujourd'hui de croire à l'illustration de leur passé; l'archéologie venue d'Occident a donné un élan nouveau à la propagande de leurs missionnaires, c'est-à-dire de ces ingénieurs, de ces médecins, de ces professeurs, de ces commis, qui font, pas à pas, la conquête du Levant. Pour qui sera le bénéfice dernier de ces progrès? Voilà bien l'un des côtés curieux de la question d'Orient.

Une Fête de la Vierge

à Fontarabie

Par les rues de Hendaye, inondées de lumière, je descends vers la Bidassoa et je hèle un batelier pour me transporter sur la rive espagnole. C'est une radieuse matinée de septembre. Sur les eaux calmes le ciel bleu se reflète, sans un nuage, et devant moi sur le fond des montagnes lointaines, au haut d'une colline, les vieux murs pittoresques de Fontarabie se dressent, tout dorés par le grand soleil d'une ardente teinte fauve.

Mon batelier me débarque à un petit appontement, à l'entrée duquel il y a des douaniers espagnols. Je n'ai pas de paquets, rien de suspect. J'oubliais le petit sac mystérieux renfermant l'appareil photographique. Je l'ouvre, et, cette formalité accomplie, je grimpe vers la petite ville. La porte monumentale, percée dans l'épaisse muraille, donne accès dans la rue principale, bordée de vieilles maisons aux lourds écussons de pierre. C'est par là que l'on monte à l'église et aussi au château-fort qui domine encore la vieille cité.

LA PROCESSION SOUS LES MURS DE FONTARABIE.
D'après une photographie de M. X....

Mais aujourd'hui, 8 septembre, cette rue a un aspect tout particulier. Les balcons de fer sont drapés de couvertures en piqué blanc, et à l'heure où j'arrive on n'aperçoit pas un seul habitant.

Dans une *fonda*, qu'il serait prétentieux d'appeler un hôtel, on m'explique le motif de cette désertion. C'est jour de fête, et une grande procession s'est acheminée dans la montagne, au sanctuaire de Notre-Dame de Guadalupe. Aussitôt je me fais donner pour me conduire un jeune gamin d'une dizaine d'années. Leste comme le sont tous ses compatriotes, mon guide, d'un pas de Basque, c'est le cas de le dire, me fait trotter le long des sentiers de la Guadalupe, qui blanchissent sous un soleil aveuglant.

En haut, près de la chapelle, j'aperçois la foule, et j'entends les salves de coups de fusil que tirent les jeunes gens. Je me hâte, mais, au moment où j'arrive, voilà des gens qui commencent à descendre par petits groupes. Ce sont les figurants de la procession qui, prosaïquement, s'en vont déjeuner chez eux : mais tout n'est pas perdu, et dans deux heures le cortège se reformera. Cet avis me tranquillise, et je monte jusqu'à la chapelle. Devant la porte il y a encore un rassemblement de paysans, coiffés du classique béret, qui tirent des coups de fusil en l'air.

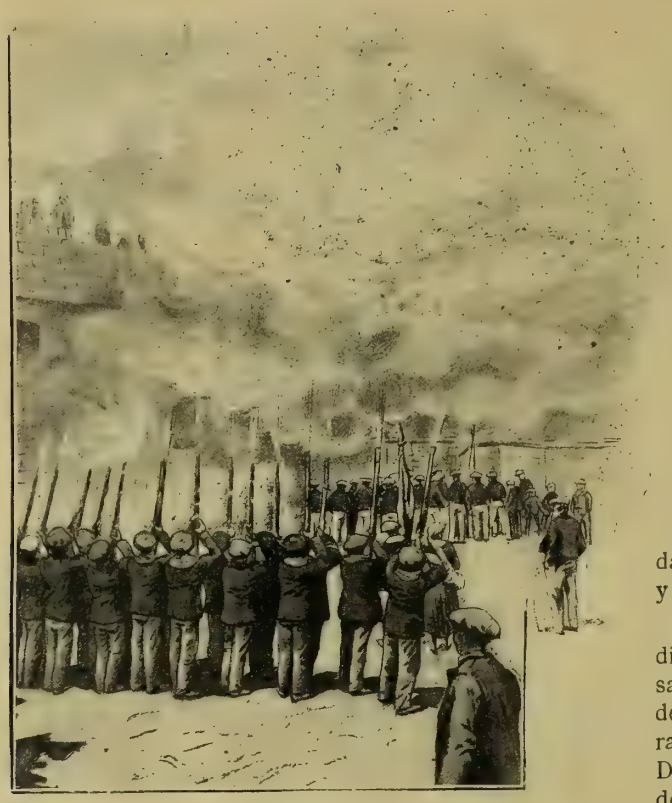
Dans l'église même, au-dessus de l'autel, derrière une grande baie vitrée, on aperçoit la Vierge, en l'honneur de laquelle a lieu cette fête. Par un petit escalier on accède à l'étroite loge où est placée la statue vénérée, revêtue de ses plus somptueux vêtements, car en ces pays il est d'usage d'habiller et de parer aussi richement que possible les saintes images. Dans ce réduit, de nombreux paysans sont en prière, couvrant de baisers multipliés le manteau de la Vierge. Une femme pose même sur la tête de la Madone le béret de son petit enfant, sans doute pour lui faire acquérir quelque spéciale vertu protectrice, et elle ne le reprend qu'après avoir terminé ses embrassements, ses génuflexions et ses signes de croix rapides et répétés, à la mode d'Espagne.

Dans l'endroit où est bâtie cette chapelle, dans ce cadre de montagnes aux teintes adoucies dans les lointains, la vue est étendue, et splendide sous ce grand soleil de fête, qui fait miroiter les eaux de la Bidassoa et de la mer, d'un bleu sombre sous le ciel pâli par la grande chaleur de midi.

C'est à l'entrée de la ville que doit se reformer la procession, et je descends pour l'attendre. Passent deux jeunes *carabineros* escortant deux aimables personnes. Aussi, en gendarmes galants, l'un porte tous les paquets, tandis que l'autre, d'un geste gracieux, tenant l'ombrelle, protège la figure de sa *novia* contre les ardeurs du soleil. C'est un tableau de genre, digne du pinceau spirituel de Worms.

Peu à peu, le déjeuner achevé, les figurants de la procession reviennent, toujours à grand renfort de coups de fusil en l'air. Réunis, ils se mettent à bavarder. Ensuite ce sont des danses. Et comme tout a une

SAPEURS GROTESQUES.
D'après une photographie de M. X



SALVES A LA PORTE DE FONTARABIE.
D'après une photographie de M. A ...

fin, après les conversations et la danse, le cortège s'organise et se met en marche.

En tête défile un peloton de sapeurs grotesques. Ils sont coiffés d'immenses bonnets à poil blancs, formés d'une peau de mouton enroulée. Ils portent de vastes tabliers de peau et des culottes blanches. De fausses barbes à tous crins envahissent leurs jeunes figures. Comme armes, ils ont des haches et des fusils, et le chef de la bande tient, en guise de sabre, une scie à main à lame énorme.

Derrière cette avant-garde vient un peloton de Basques, en bérets et chemises rouges et pantalons blancs, et, après eux, un groupe de marins, facilement costumés d'une cravate, d'un grand col et d'un béret à rubans.

D'autres pelotons du même genre défilent encore, commandés par des officiers plus ou moins richement costumés. L'un d'eux a revêtu une jaquette noire, qui laisse voir par devant le plastron peu empesé de sa chemise; sur les manches ont été bâtis à grands points des galons d'or. Son pantalon rouge trop court atteint à peine ses chevilles. Une couverture de piqué blanc sert de tapis de selle au poney qu'il monte et qu'il stimule de ses éperons démesurés et datant d'un autre âge.

Un autre, commandant les marins, a une face rasée et grimaçante de vieux scribe sous sa casquette galonnée, et sa redingote trop courte, sanglée par le ceinturon de son grand sabre, atteint à peine de l'extrémité de ses pans la partie qu'ils devraient voiler.

A ces groupes sont mêlées quatre cantinières en oripeaux fanés.

En queue, deux petites pièces d'artillerie en bronze, de la taille de nos « 80 de montagne », sont attelées à de petits caissons, ressemblant à une bière, à couvercle en forme de toit, comme au siècle passé, et traînés chacun par un petit cheval.

Puis, chose étrange pour nous autres gens du nord, habitués à plus de sévérité dans les cérémonies religieuses, après cette bande de travestis fantaisistes, fermant la marche, vient le clergé en surplis, précédé de la croix.

Ce cortège, où le profane se mêle de si près au sacré, descend vers la ville, avec des haltes fréquentes pour tirer des salves de mousqueterie. La porte monumentale qui donne accès dans les murs est saluée d'une décharge générale; les petites pièces font feu, et les cloches sonnent à toute volée.

Au delà, dans la *Calle Mayor*, la foule se presse, et aux fenêtres ce ne sont que têtes curieusement penchées. A travers tout ce monde, la procession se faufile, monte, descend et remonte dans les rues, vers l'église et la *Casa consistorial*, pour y déposer un vaste drapeau armorié.

La procession est achevée, mais c'est l'heure du divertissement national par excellence, de la *corrida*, sans laquelle il ne saurait y avoir de bonne fête au delà des Pyrénées, et quelquefois en deçà. L'*espada* ne rappelle que de loin Guerrita et Mazantini. Sorte de Don Quichotte mélancolique, il se hasarde avec moins de hardiesse et bat en retraite avec plus de célérité que le célèbre hidalgo de la Manche, et ses estocades ne sont guère mortelles qu'au troisième ou au quatrième coup.

Pour mettre un peu de variété dans le spectacle, le quatrième taureau se trouve être un gaillard joyeux et assez vif, et comme il a affaire à un banderillero peu expérimenté, il le roule quelque peu, lui découd sa culotte au mauvais endroit, mais, bon prince, ne poursuit pas sa victoire plus loin, et son adversaire malheureux s'en tire, un peu contusionné seulement, avec plus de peur que de mal.

Pour finir, on lâche un jeune taureau, un *novillo*, avec les cornes emboulées, et tous les gamins de Fontarabie se précipitent dans l'arène. Le pauvre animal est fort ahuri et demeure stupide. Pourtant au moindre mouvement de ses cornes, toute la bande s'envole pardessus les barrières, retombant pêle-mêle de l'autre côté. Un brave se hasarde, agitant un sac en guise de cape. Le novillo fait un pas, et voici l'autre qui roule, empêtré dans son sac, sous le taureau, qui dédaigne cet ennemi à terre et n'insiste pas.

Les divertissements sont finis, et déjà les ombres s'allongent. Je me hâte vers la rivière pour retrouver mon batelier. La barque s'éloigne de la rive, passant auprès du petit stationnaire espagnol dont le tranche-mer allongé a de vagues allures d'éperon. J'aperçois les matelots désœuvrés sur le pont, oisifs à cette heure tardive du jour, où déjà le crépuscule commence à tomber. Et maintenant, après l'agitation bruyante et les fusillades de cette fête, on éprouve une sensation délicieuse de repos et de calme, au milieu de ce grand silence, à peine troublé par le léger clapotis des eaux.

Alpinisme

Signal d'alarme en Montagne

Le Club Alpin Austro-Allemand a pris l'initiative, sur la proposition de l'un de ses membres les plus distingués, M. C. T. Dent, d'établir une convention relative aux signaux d'alarme par lesquels les Alpinistes en danger pourraient demander du secours. Il est à souhaiter qu'une entente internationale s'établisse pour rendre ces signaux compréhensibles en tout pays.

Il s'agissait, avant tout, de trouver des signaux susceptibles d'attirer facilement l'attention d'une manière ou d'une autre, tout en étant de nature à ne pas être confondus avec un signal quelconque, bruit ou geste sans signification, et en restant assez simples pour être exécutés sans peine par un touriste en détresse.

Après examen de la question, voici à quoi l'on s'est arrêté :

En principe et quelle que soit la nature du signal adopté, ce signal doit être répété, à intervalles réguliers, *six fois par minute*; après, une pause d'une minute; puis, répétition du signal six fois en une minute, et ainsi de suite.

Lorsqu'on aura vu et compris le signal d'alarme, la réponse sera donnée, par un signal quelconque, d'après la même méthode que le signal d'alarme, mais répété seulement *trois fois par minute*.

Les signaux peuvent être de deux natures, optiques ou acoustiques.

1° *Signaux optiques* :

On peut employer un drapeau quelconque, fait d'un mouchoir, d'un manteau, d'un vêtement attaché à l'extrémité d'une canne, d'une pique, d'un morceau de bois quelconque. Il va de soi qu'on prendra ce qu'on aura de plus grand et de plus éclatant, de plus « voyant ».

On pourra aussi élever en l'air et abaisser un objet, comme une planche, une porte de cabane.

Dans l'obscurité, élever une lanterne, puis l'abaisser en cachant la lumière; agir de même avec une torche, une branche de pin enflammée, ou, si l'on en a, en allumant du magnésium, dont il ne serait pas bien encombrant d'emporter un peu de fil.

Enfin on peut encore, comme en télégraphie optique, employer pour faire le signal une surface réfléchissante, dirigeant un rayon lumineux en un point donné. Un petit miroir de poche de 10 à 12 centimètres de diamètre, un couvercle de boîte de fer-blanc, toute surface polie, peut servir à cet usage. La lumière proviendra soit du soleil, soit d'une lanterne. Il faut observer seulement que ce signal n'est visible que dans la direction du rayon lumineux. Il faudra donc s'orienter de façon à envoyer ce rayon à l'endroit où l'on désire attirer l'attention. Une fois votre réflecteur installé, cachez-le avec votre chapeau ou tout autre objet, de façon à ne laisser voir le signal qu'aux intervalles convenus.

Quelquefois il faudra deux miroirs pour dévier et diriger le rayon de soleil à l'endroit voulu.

2° *Signaux acoustiques* :

Appel par un cri bref et haut, ou sifflement aigu, aux intervalles convenus, ou bien signal par un son de trompe, de cornet à bouquin ou tout autre instrument, en observant toujours la règle des six appels par minute.

Comme on peut ne pas avoir de montre, on s'en passera en comptant lentement de 1 à 20 entre chaque signal. Après le sixième, on comptera, pour la pause, de 1 à 120.

Pour les réponses, on espacera les signaux en comptant de 1 à 40 (3 par minute). La pause est la même.

Si quelque chose advenait, interrompant la suite des appels, faire une pause d'une minute et recommencer.

Cette règle est simple et facile à retenir puisqu'elle admet tous signaux et ne demande que leur répétition régulière. Il est à souhaiter de la voir généralement adoptée.

Paul Bourget. — *Outre-mer*, 2 vol. in-12, Paris, 1895. — Calmann Lévy, 3 fr. 50.

Lorsque paraît un livre de M. Bourget, on sait d'avance quel succès l'attend. Tout ce qu'a essayé cet auteur d'un si riche talent lui a réussi. Œuvres de critique littéraire ou de psychologie mondaine, romans ou récits de voyage se recommandent par la même vigueur de pensée, la même originalité de vision et le même bonheur d'expression. De la valeur artistique du livre ici présent, nous ne dirons donc rien. Peut-être même n'y aurait-il pas lieu d'en faire un compte rendu aussi tardif, la réception de M. Bourget à l'Académie française ayant mis en pleine lumière son nom et ses œuvres. Mais pour nos lecteurs éloignés, à qui ne parvient qu'un faible écho des événements parisiens, ce compte rendu nous semble indispensable.

Il n'est pas douteux que M. Paul Bourget n'ait fait un grand effort d'impartialité et d'indépendance intellectuelle dans sa longue promenade par delà l'Atlantique. Il a essayé d'oublier tout ce qu'il avait appris sur ce peuple américain tant de fois analysé, décrit, admiré. Mais peut-être, malgré lui, malgré sa défiance des idées reçues, a-t-il subi l'influence de ses connaissances antérieures. C'est ainsi que partout en Amérique, il voit, et c'est pour lui une obsession, la toute-puissante volonté de l'homme au service de la Science et de la Démocratie. C'est là la démonstration qui ressort de chaque jugement; c'est l'idée qui vivifie et systématise ces notes. Elle les systématise peut-être un peu trop.

Il y a d'ailleurs bien peu de récits de voyage aussi vivants, et qui portent autant à la pensée ou au rêve. Ses admirables qualités de romancier philosophe ne font jamais défaut à M. Bourget. Aussi de chacun des traits pittoresques ou caractéristiques qu'il a choisis pour nous montrer l'âme américaine, il n'en est aucun d'indifférent, aucun qui ne nous élève à quelque problème social ou moral; ce sont là de vrais documents pour l'histoire du peuple américain, et quiconque plus tard voudrait étudier les États-Unis à ce moment précis de leur évolution devra consulter ces impressions d'un voyageur sincère.

Prétendre analyser un livre si long, si bourré de vues profondes et de faits intéressants, serait une entreprise ingrate. On ne peut que conseiller de lire l'ouvrage : il a plus d'attrait qu'un roman, car il en offre l'intérêt, avec, par surcroît, le cachet de la vérité.

Biarritz et Saint-Jean-de-Luz

25 jours : Dépense : 600 francs.

ABRÉVIATIONS : A et R. = *Aller et retour.* — H. = *Heure.* — M. = *Matin.* — S. = *Soir.* — J. = *Jour.* — Kl. = *Kilomètres.* — Cl. *Classe.*

Très voisines, ces deux stations sont très différentes, et ne conviendront pas aux mêmes personnes.

AU POINT DE VUE DE LA NATURE

A *Biarritz*, c'est le plein Océan, les grandes vagues qui se brisent sur les rochers; c'est la mer dans toute sa splendeur, mais aussi dans toute sa violence; c'est le vent du large reçu directement.

A *St-Jean de Luz*, les personnes délicates se plairont mieux. La plage est abritée au fond d'une baie large d'environ 1500 mètres, profonde d'environ 1 000, et séparée de la haute mer par une digue coupée de deux ouvertures. L'air de la mer arrive atténué, la vague déjà brisée par la digue. — La campagne et la montagne, plus proches qu'à Biarritz, permettent plus facilement les promenades rapprochées dans l'intérieur des terres.

AU POINT DE VUE DE LA VIE

Biarritz est une ville mondaine, de luxe et de plaisir : grands hôtels somptueux, casinos, magasins, cafés, concerts, etc., en un mot, tous les plaisirs, et tout le genre de vie des stations balnéaires ou thermales à la mode.

St-Jean de Luz est un bourg ancien et pittoresque, assurant aux baigneurs toutes les ressources nécessaires. Casino. Milieu beaucoup plus calme que Biarritz; sera préféré par les familles qui recherchent surtout les plages dites « tranquilles ».

ARRIVÉE

A *Biarritz*. — *Soit* : par le ch. fer grande ligne de Bordeaux à Madrid, station dite « de la Négresse », à 3 kil. de Biarritz-plage; tous les trains s'y arrêtent. Omnibus et voitures particulières. — *Soit* : par Bayonne : 1° tramway à vapeur pour Anglet et Biarritz; départs fréquents de la place d'Armes; trajet en 35 min.; 2° ch. fer spécial pour Anglet et Biarritz; gare située aux Allées Marines, hors des remparts; en été, départs fréquents de 6 h. du mat. à minuit; omnibus entre la gare du ch. fer du midi et celle du ch. fer spécial.

A *St-Jean de Luz*. — Station sur la grande ligne de Bordeaux à Madrid; tous les trains s'y arrêtent; omnibus des hôtels et voitures à la gare.

Nota. — Les billets délivrés pour Biarritz donnent le droit d'arriver et de repartir soit par Biarritz-Négresse, soit par Bayonne (sauf en ce cas à supporter les frais Bayonne-Biarritz).

HOTELS

Biarritz. — Hôtels de tous ordres, depuis de véritables palais, où les prix sont fort élevés pendant la saison, jusqu'à des hôtels fort simples et fort convenables. En moyenne, pension depuis 12 fr. par jour pendant la grande saison (août, *septembre*, octobre). Les prix de printemps (mai, juin, juillet) sont moins élevés (8 à 10 fr.).

(Les Thermes salins font construire un hôtel qui communiquera avec l'établissement et sera réservé aux baigneurs. Ouverture en avril 1896.)

St-Jean de Luz. — Plusieurs hôtels à recommander depuis 8 fr. par jour.

MAISONS ET APPARTEMENTS MEUBLÉS

A *Biarritz* et à *St-Jean de Luz*, maisons meublées, villas avec jardin, et surtout beaucoup d'appartements meublés.

A *St-Jean de Luz*, les villas avec jardin sont relativement peu nombreuses (une vingtaine environ). On loge surtout en appartement. — Loyers et ressources à prix moindres à *Ciboure*, séparé de *St-Jean de Luz* par la largeur du port.

THERMES SALINS DE BIARRITZ

Alimentés par les sources de *Briscous* captées à 18 kil. de Biarritz (eaux chlorurées sodiques fortes, bromo-iodurées).

Maladies traitées. — Maladies des enfants et des femmes; toutes les manifestations de la scrofule et du lymphatisme; débilité congénitale; tuberculose osseuse et articulaire; rachitisme; anémie; épuisement nerveux; déchéance organique.

Formes ordinaires du traitement. — Bains (surtout), douches, irrigations nasales et auriculaires, massages.

Durée moyenne du traitement. — 25 bains avec quelques jours de repos intercalés.

SAISON

Printemps, été, automne. — Le printemps est très variable et les tempêtes y sont fréquentes; le vent est alors très dur.

Les personnes valides peuvent arriver dès le commencement d'avril; les malades et les enfants attendront le milieu de mai.

On peut rester à *Biarritz*, avec très beau temps, jusqu'au 15 ou 20 novembre (époque des grandes marées qui changent le temps). Les mois de septembre et d'octobre sont les plus beaux.

Il y a aussi une saison d'hiver, fréquentée surtout par les Anglais et durant laquelle un traitement thermal ne peut être suivi.

Il y a à *St-Jean de Luz* et à *Ciboure* des habitations, le dos tourné à la mer, face au midi et à la montagne, qui peuvent se prêter à des séjours plus avancés dans la mauvaise saison.

BAINS DE MER

Biarritz. — Ils se prennent au Port-Vieux sur la grande plage et sur la côte des Basques; ceux du Port-Vieux sont les plus fréquentés par le monde élégant. Bains chauds au Port-Vieux, au Casino, à la Grande Plage. On peut y prendre des bains d'eau de mer et d'eau douce.

St-Jean de Luz. — Établissements de bains de mer, d'hydrothérapie et de bains chauds.

SPORTS

Anes, chevaux de selle.

Lawn-tennis, jeu de golf.

Jeu basque de pelota.

A Biarritz, tir aux pigeons.

VOITURES

Landaus, breaks, omnibus, etc.

A signaler, de toutes petites voitures dans le genre des fauteuils roulants pour malades; attelées d'un poney ou d'un âne, 1 ou 2 places; depuis 1 fr. l'heure.

Budget, en 1re cl.

Ch. de fer (A. et R. de Paris à Biarritz).	133 »
Hôtels (25 j. à 12 fr. 50)	312 50
Excursions et divers, environ. . . .	150 »
Total.	595 50

Pour renseignements plus précis sur les billets aller et retour, billets circulaires, billets de famille, etc., voir le tableau « Biarritz », publié en même temps que ce numéro.

EXCURSIONS

Embouchure de l'Adour;

Bayonne;

Biarritz;

St-Jean de Luz (ou réciproquement Biarritz), en voiture, ou par mer (barque à vapeur, irrégulière);

Fontarabie, par Hendaye, en ch. fer ou voiture;

Vera, en voiture par la vallée de la Bidassoa ou le col d'Ibardia.

Pasajes (s'y rendre en ch. fer, voir la baie en barque; continuer jusqu'à St-Sébastien en tramway).

St-Sébastien, en ch. fer.

La vallée de la Nive et Cambo; en ch. fer par Bayonne, ou en voiture.

(*Cambo*, dans la vallée de la Nive, à 1 h. en ch. de fer de Bayonne. Situation ravissante, climat délicieux et salubre au printemps et à l'automne. Eaux thermales : sulfureuses à 22° et ferrugineuses à 15°, employées en boissons, bains et douches. Deux saisons : avril et mai, septembre et octobre. Maladies traitées : maladies de la peau, engorgement des viscères abdominaux, lymphatisme, scrofule; chlorose, anémie.)

Au delà de Cambo : excursion *des plus recommandées*, en ch. de fer jusqu'à Ossès (1 h. environ); en omnibus à St-Jean-Pied-de-Port (1 h. environ); y coucher. Monter en voiture (prix à débattre) au Couvent de Roncevaux et redescendre coucher à St-Jean-Pied-de-Port, ou même à Cambo, en commençant la journée de bonne heure.

Les voituriers de Biarritz ou de St-Jean de Luz fournissent également des landaus pour continuer l'excursion jusqu'à Pampelune et rentrer en France par St-Sébastien (prix à débattre, 6 jours environ).

Enfin, surtout au départ de St-Jean de Luz, promenades nombreuses dans toute la ravissante campagne du pays basque, et sur les contreforts des Pyrénées (ascension de la Rhune, 900 m.).

Le Transnigérien

Missions du Capitaine Marchand

Le véritable objectif de la mission confiée au capitaine Marchand dans l'Afrique Occidentale est demeuré jusqu'ici, et quoi qu'on en ait dit, ignoré du public. Pour nous, nous n'avons pas voulu parler de cette importante expédition avant son retour. Sûrement renseignés, nous sommes en mesure aujourd'hui de donner à nos lecteurs un récit dont la précision et l'exactitude sont hors de toute contestation et de leur annoncer la publication prochaine dans le Tour du Monde *d'un tableau complet de cette mission.*

CAPIT. MARCHAND.

Nombre de suppositions ont été faites au sujet de la mission du capitaine Marchand, parti de France pour l'intérieur africain en mars 1893. On a dit qu'il était chargé de l'exploration des fleuves de la Côte d'Ivoire, puis qu'il devait remonter le Cavally pour reconnaître l'arrière-pays de Samory, afin de permettre contre notre insaisissable adversaire une dernière et définitive campagne; certains ont assuré qu'il avait reçu la direction d'une mission formée par le gouverneur Binger pour la prise de Tiassalé. Aucune de ces diverses suppositions n'était vraie et il faut reconnaître que le secret a été bien gardé.

Aujourd'hui que l'œuvre est fort avancée, nous croyons être en mesure de faire connaître le véritable but de la mission. Elle a été décidée par des considérations d'un intérêt capital pour l'avenir de notre vaste colonie de l'Afrique occidentale, considérations d'ordre économique surtout, indiquées par le titre suggestif imprimé en tête de cette étude et dont le développement constitue à coup sûr un des plus puissants instruments d'action qui puissent être mis dans nos mains, à la fois pour la pénétration rapide, l'occupation solide et l'exploitation commerciale facile du bassin nigérien tout entier, jusqu'aux abords du Tchad.

CORVÉE D'EAU SUR LE CHALAND EN ALUMINIUM A THIASSALÉ.
D'après une photographie du capitaine Marchand.

Les personnes qui s'occupent de questions coloniales savent que, au point de vue commercial, le Niger joue en Afrique occidentale un rôle au moins aussi important que le Mékong en Indo-Chine et au Laos. Malheureusement la principale branche du grand fleuve soudanien, le Djoliba, crevée de chutes, barrages et rapides, reste inaccessible à la navigation jusqu'à Toulimandio en aval de Bammako à plus de mille kilomètres de ses sources, et le projet de liaison de cette voie fluviale avec la côte africaine vers Konakry par un chemin de fer (projet Brosselard-Faidherbe), entraînant une dépense de plusieurs centaines de millions, reste une utopie.

L'étude attentive des diverses voies de pénétration au centre de l'Afrique, si l'on a égard au rendement du commerce africain, démontre jusqu'à l'évidence la nécessité d'utiliser d'abord les voies naturelles dans la conquête économique du continent noir, et de remettre l'établissement de longues et coûteuses voies ferrées à un avenir où le taux des recettes sera plus en rapport avec le chiffre des dépenses d'entretien et d'exploitation seulement, le capital de premier établissement devant, et pour bien longtemps encore, être considéré comme perdu.

Nous venons de voir l'insuffisance du Djoliba dans sa haute vallée comme voie de pénétration fluviale faisant suite à une voie ferrée venant de la Guinée française. Mais le Djoliba, à lui seul, n'est pas le Niger : le fleuve des nègres n'est formé que par le confluent à Moti, dans le Macina, du Djoliba, branche occidentale, et du Bani, branche orientale entrevue par René Caillié en 1828 et traversée par Binger en 1887, dans sa marche de Bammako à Kong.

Mage, dans sa carte de l'Afrique Occidentale, est le premier qui fasse mention du Bani, le Mayel Danével ou fleuve blanc des Toucouleurs, sur l'existence duquel il avait obtenu quelques renseignements pendant son long séjour à Ségou vers 1863. Le fleuve mystérieux

CARTE DRESSÉE PAR LE CAPITAINE MARCHAND.

descend de la chaîne hypothétique que les géographes avaient baptisée « montagnes de Kong », et vient se souder au Djoliba en aval de Ségou.

En 1891 Marchand, envoyé à Sikasso comme résident de France auprès de Tiéba, conduisant les colonnes de ce roi à l'attaque de la frontière orientale des États de Samory, remonte la vallée du Bani, franchit la fameuse chaîne de Kong et redescend sur le versant opposé dans le bassin du Cavally dont il reconnaît les sources et la haute vallée; abandonné en janvier 1892 par les guerriers de Tiéba, il tente de descendre le Cavally jusqu'au golfe de Guinée, mais, arrêté par la mort du regretté capitaine Ménard, tué à Séguéla le 4 février, dans sa marche de Kong à Mousardou, il est forcé de rétrograder et refait en sens inverse l'immense route de 2500 kilomètres qu'il avait parcourue à l'aller, du Cap-Vert aux bassins côtiers du golfe de Guinée.

Rentré en France à la fin de cette année 1892, il affirme la navigabilité du Bani, croit à celle du Cavally et soutient obstinément que la véritable voie de pénétration en Afrique centrale est là. Les deux fleuves coulent en sens inverse dans deux vallées parallèles très rapprochées, le premier au nord se rendant au Niger, le second au sud descendant à l'Océan. La coïncidence est unique dans le bassin nigérien tout entier. Dans le projet du capitaine, les produits français remonteraient le Cavally jusqu'à un point situé un peu en amont de Dabala, par 8° 30′ lat. N. où le fleuve cesse d'être navigable et, par un chemin de fer de 80 kil. de long, passeraient dans la vallée du Bani, au point où celui-ci commence à être navigable, pour descendre sans transbordement jusqu'à Roussa aux abords du Sokoto dans la région du Tchad : 4000 kilomètres de voie fluviale en deux tronçons soudés par une voie ferrée de moins de 100 kilomètres de développement. C'est ce que le capitaine appelle « ligne fluviale transnigérienne »; elle comporte encore deux inconnues : la navigabilité du cours moyen du Cavally, le point précis où le Bani commence à être navigable. Marchand sollicite alors l'honneur d'aller les éclaircir, et M. Delcassé, à peine arrivé aux Colonies, frappé des avantages énormes que le commerce national peut retirer de ce projet, lui en accorde immédiatement les moyens.

Telles sont les considérations qui présidèrent du côté français à l'établissement du traité franco-libérien, signé en janvier 1893 par MM. Hanotaux et Haussmann et qui donnait à notre jeune colonie de la Côte d'Ivoire la frontière du Cavally.

Le capitaine Marchand part pour la Côte d'Ivoire au commencement de mars 1893. Son intention est de remonter la vallée du Bandama dont le cours entier est à reconnaître et de revenir à la mer par le Cavally; le capitaine Manet, qui a demandé à l'accompagner dans cette périlleuse mission, quittera Marchand aux sources du Bandama et redescendra le Bani jusqu'au Niger, pendant que le chef de mission redescendra le Cavally; la mission emporte dans ce but deux chalands démontables en acier qui seront lancés à Grand-Lahou, sur la Côte d'Ivoire, à l'embouchure du Bandama; l'escorte, armée de carabines Lebel, se compose de huit matelots des équipages indigènes de la marine, huit tirailleurs sénégalais, quatre miliciens.

Les obstacles surgissent dès les premiers pas : les chefs de Tiassalé, maîtres du Bandama inférieur, refusent de laisser passer Marchand qui appelle à lui les milices de la Côte d'Ivoire, et la rencontre de Koundoumissou, où les bandes de Tiassalé sont écrasées, précède de peu la prise de la ville, où un fort est aussitôt construit. L'occupation marche de front avec la pénétration.

On a comparé très justement l'Afrique à une assiette plate renversée dont le dessous devenu sommet serait le plateau central africain et la couronne déclive la bordure plus ou moins large formée par les ressauts ou gradins successifs inclinés vers l'Océan; tous les cours d'eau prenant leur source sur le plateau sont navigables tant qu'ils y restent et, dès qu'ils arrivent au rebord, se précipitent à la mer par une série de cascades et rapides interdisant toute navigation. Tel est le cas pour les plus grands fleuves, le Nil, le Zambèze, le Congo, le Niger lui-même, de Boussa à Roba, comme pour les plus petits, la Volta, l'Ogoôué, le Sénégal, le Sassandré, le Comoé reconnu par Binger. Le Bandama ne fait pas exception à la règle, mais dans son bassin la bordure en question est très étroite, partant la pente très raide, et le fleuve saute pour ainsi dire d'un seul bond du plateau central à la zone maritime, où il retrouve un cours plus calme avant d'entrer à la mer.

Cette bande de rapides et cascades séparant le bassin supérieur du bassin inférieur s'étend de Tiassalé à Tabou, et c'est en cherchant à l'étudier que l'un des deux officiers, le capitaine Manet, trouva la mort le 9 septembre 1893, très peu au-dessus de Tiassalé. Le bruit se répand aussitôt que les deux chefs blancs sont morts, et le Baoulé, qui n'acceptait le passage de la mission que grâce à la crainte inspirée par la chute

de Tiassalé, commence à se soulever. Il n'y a pas une minute à perdre.

Sans attendre que le corps de son malheureux compagnon soit retrouvé, Marchand pénètre dans le Baoulé, trouve la limite nord de la forêt équatoriale à Singonobo, à 30 kil. en amont de Tiassalé, et s'avance au nord à travers les plaines qui doivent le mener au Soudan. Son but est Sakhala, le grand marché des kolas, placé à l'extrémité sud de la grande route des caravanes, dont l'autre bout est aux sebkas de l'Adrar, dans les pays à sel. Il rêve de prolonger cette route jusqu'à Grand-Lahou, c'est-à-dire jusqu'à la mer, et de placer ainsi tout le commerce de l'Afrique occidentale entre des mains françaises. C'est la route de terre, complément naturel de la ligne fluviale transnigérienne. Dans son idée, Grand-Lahou, à l'embouchure du Bandama, deviendra la capitale de la Côte d'Ivoire et le plus grand port de commerce de l'Afrique occidentale.

Dès lors, Marchand ne cesse de prêcher aux indigènes les avantages du commerce. Il a écrit lui-même que pas une seule fois il n'a été menacé et qu'il a trouvé partout des auditeurs attentifs. A la fin de septembre il est à Toumodi; en octobre il visite les mines d'or de Kokoumbo et du Bokabo et traverse les territoires des Faafoués, des Nanafoués, des Atoutous, des Zipouris et des Akoués, passe sur la rive droite du fleuve et pénètre dans les immenses forêts habitées par les Los ou Gouros, peuplades de mœurs cannibales; revenu sur la rive gauche dans les premiers jours de novembre, il atteint la frontière nord du Baoulé à Bouaké, capitale d'une forte colonie achanti, adonnée aux sacrifices humains.

De Bouaké il se dirige sur Sakhala, dont il a enfin connaissance, lorsqu'il se heurte sur le Bandama aux avant-gardes des colonnes de Samory reculant devant les colonnes françaises du Haut-Niger; laissant alors en ce point Bailly, son chef de convoi, avec tous les bagages et la moitié de l'escorte, il poursuit sa marche au nord à travers le Djimini, le Tagouano, le Tiemegué, le Folona, retrouve les hauts plateaux du Niger, tombe dans la vallée du Bani et, le 12 février 1894, entre à Tengréla pour la troisième fois, reliant ses itinéraires de la Côte d'Ivoire à ceux du Soudan en 1891.

A ce moment, la ligne fluviale transnigérienne est fixée, car, en raison de la position plus au nord du point précis où le Bani commence à devenir navigable, c'est le Bandama et non plus le Cavally qui va servir de lien entre la mer et le Niger. De plus la route de terre est reconnue et les caravanes du centre vont pouvoir descendre jusqu'à la Côte d'Ivoire. La vallée du Cavally, occupée par Samory, pourra toujours être utilisée plus tard, lorsque le transit par le Bandama, voie directe, deviendra trop lourd pour une seule ligne.

Mais le capitaine ne croit pas que sa mission doive se terminer là. Pour lui, la voie fluviale transnigérienne est une route liquide très commode pour envoyer les produits français sans gros frais de transport jusqu'au cœur de l'Afrique, mais son rayonnement commercial ne s'étendra pas au delà d'une zone de 100 kilomètres de largeur sur chaque rive. La partie centrale de la boucle nigérienne englobant 500 000 kilomètres carrés de territoires bien peuplés échapperait à son action, et il ne faut pas abandonner ce vaste champ à l'activité de nos rivaux. L'exploitation de ces contrées éloignées, toutefois, ne peut plus être tentée au moyen des cours d'eau qui là n'existent pas ou sont inutilisables, et l'on a vu plus haut que les chemins de fer, surtout dans les régions du littoral de la Côte de Guinée, bordé de forêts vierges sur une épaisseur moyenne de 2 degrés, doivent être repoussés comme n'offrant pas un rendement en rapport avec les énormes dépenses d'établissement et d'entretien. Reste l'exploitation par les voies de terre, c'est-à-dire exclusivement grâce à la main-d'œuvre indigène.

Parmi les peuples divers habitant l'intérieur de la boucle, il en est un, le Mandé-Dioula, visité et étudié par Binger, qui possède au suprême degré l'instinct du négoce. Sans cesse sur les routes, méprisant les travaux agricoles et le métier des armes, éloigné de ses foyers pendant des années, exclusivement adonné aux pratiques commerciales, le Dioula s'est fait le colporteur de la boucle, qu'il parcourt en tous sens, obéissant à ses instincts commerciaux, qu'il satisfait même parfois aux dépens de son propre intérêt. Depuis un siècle environ les Dioulas en migration sont venus se fixer dans les quatre provinces de Kong, Djimini, Diamala et Bouna, dont ils ont fait leur base d'opérations, rayonnant de là dans tout le Niger, dont le monopole commercial appartiendra à celle des nations européennes qui saura s'attacher le Dioula. C'est ce qu'avait bien compris Binger en signant le traité de Kong, et en cherchant à ouvrir la route de cette capitale à nos comptoirs de Grand-Bassam par la vallée du Comoé.

Malheureusement les avantages de cette route ne parurent pas tellement certains aux Dioulas qu'ils pussent les décider à abandonner Salaga, Kintampo et Bondoukou, marchés anglais, auxquels ils continuèrent de s'approvisionner, sans venir à Grand-Bassam.

Sur tout le littoral du golfe de Guinée, des États de Libéria au Niger et jusqu'au Gabon, s'étend une barrière presque infranchissable entre l'Océan, domaine des civilisés d'Europe, et l'intérieur africain : c'est la *forêt tropicale*, à travers laquelle les seuls chemins sont les lits des fleuves et rivières, chemins peu fréquentés par suite du nombre considérable de barrages et de chutes. L'épaisseur de cette bande varie de 200 à 300 kilomètres, elle oscille aux environs de 280 kilomètres dans les bassins du Cavally, du Comoé et des fleuves de la Côte d'Or anglaise. Mais, par une

FACTORERIE VERDIER A TIASSALÉ.
D'après une photographie du capitaine Marchand.

curieuse anomalie, due à l'existence d'une chaîne montagneuse descendant du nord au sud entre Kong et Tiassalé, elle fléchit considérablement dans le bassin du Bandama, où elle n'est plus que de 90 kilomètres; la grande plaine du Soudan pénètre comme un coin au cœur de la forêt tropicale entre le Bandama et son affluent le N'Zi, et, jetant ses prairies ombragées d'innombrables palmiers jusqu'aux abords de Tiassalé, ouvre entre cette ville et Kong, capitale des pays dioulas, un couloir étroit, découvert par le capitaine Marchand, qui l'appelle : la grande route du Soudan.

ÉTOUMO, INTERPRÈTE DE LA MISSION.
D'après une photographie du capitaine Marchand.

Ce couloir, c'est le Baoulé, qui relie les pays dioulas à Tiassalé, et, le bassin inférieur du Bandama étant navigable entre cette ville et la mer, c'est donc bien par là et *rien que par là* que passe la véritable route du Soudan. C'est par elle que Marchand, se décidant à compléter son œuvre en parachevant celle de Binger, veut amener les Dioulas à nos établissements de la Côte d'Ivoire, en les arrachant aux routes creusées à grands frais par les Anglais dans les forêts de la Côte d'Or pour attirer à eux le commerce de la boucle.

Le 16 février il quitte Tengréla avec Kong pour objectif, mais il lui faut d'abord rejoindre sa mission, laissée, comme on l'a vu, en avant du Baoulé, à 450 kilomètres au sud, et surveiller la marche de Samory, qui, progressant très rapidement dans l'est, vers le Komoé, menace de couper la ligne du Bandama et la route de Kong à Tiassalé, ce qui serait la ruine de l'œuvre. Il revient chercher la vallée du Bandama non loin des sources du fleuve, qu'il redescend à travers les régions *sénoufos* (païennes) jusqu'au 8e degré de latitude nord, rencontre les bandes samoriennes en marche du Kourodougou au Tagouano, quitte les routes frayées et passe, au prix de mille dangers, à travers les colonnes, dont il étudie les positions en vue d'une action militaire à diriger contre elles plus tard; vers le milieu de mars il retrouve sa mission intacte et se jette avec elle dans la vallée du N'Zi, qu'il remonte jusqu'à Kong, où il entre le 30 avril « sans avoir perdu, écrit-il, sans qu'on lui ait volé une allumette dans les 3 tonnes de bagages qu'il traîne sur toutes les routes depuis son départ de Tiassalé ».

BORDS DU BANDAMA A BRIMBO.
D'après une photographie du capitaine Marchand.

A Kong il obtient des chefs l'autorisation d'ouvrir une boutique sur la place du marché, étale les produits français devant les négociants de la grande ville, discute les prix, et, la nécessité commandant, vend lui-même, au jour le jour, pour subvenir à ses besoins et à ceux des trente hommes de la mission. Bailly est à l'étal et fait le détail, le capitaine traite les grosses affaires. « Certain jour nous faisions 600 cauris (1 fr. 15) et l'on ne dînait pas le soir, mais le lendemain on atteignait jusqu'à 20 mitkals (240 fr.) et je pouvais donner du sel avec un peu de viande; je suis tombé ici dans un bien mauvais moment : la famine désole la contrée, les gens tombent dans la rue et *crèvent* contre les murs comme des chiens. Tout est hors de prix : une igname (grosse pomme de terre) coûte 250 cauris (0 fr. 50) et j'ai passé jusqu'à deux jours sans manger. Chaque soir ma maison est le rendez-vous des chefs et des gros bonnets du commerce; nous causons religion, commerce, géographie. Je m'applique à vanter les avantages de la route de Tiassalé; cent fois par jour je répète ce nom, j'en ai plein la bouche, mais je crois qu'on m'a compris. »

Vers la fin de juin 1894, 600 Dioulas des quatre provinces, séduits par les promesses du capitaine, forment une grosse caravane à destination de Tiassalé. Mais à son entrée dans le Baoulé, les habitants, effrayés par le nombre, s'opposent à son passage. Marchand quitte Kong et se décide à conduire lui-même la caravane jusqu'à Tiassalé. En chemin, la moitié de la caravane abandonne, regagnant précipitamment ses foyers menacés par Samory, mais 300 Dioulas de Kong, Bouna, Djimini et Diamalo poussent jusqu'à Tiassalé, où, sous la conduite du capitaine, ils entrent le 20 juillet 1894, trois semaines après le départ de Kong. La jonction commerciale est chose faite.

Marchand a réussi dans son entreprise et démontré la valeur commerciale de cette route. Pourtant il remonte encore dans le Baoulé et va créer le poste de Kouadio-Kofi, ou Kouadiokofikrou, à 180 kilomètres au nord de Tiassalé (à 75 lieues de la mer), et enfin redescend pour la seconde fois à la côte, ayant parcouru en une année, de septembre 1893 à septembre 1894, plus de 4000 kilomètres de routes en pays inconnu, et, chose à peine croyable, *entièrement à pied*.

Monteil au Pays de Kong

Les Suites de la Mission Monteil

Des renseignements puisés aux mêmes sources que ceux de la mission Marchand nous permettent d'exposer avec la même sûreté les motifs qui ont déterminé l'expédition du colonel Monteil au pays de Kong, contre Samory, et de préciser les principaux faits de cette pénible campagne.

On a vu par l'exposé de la mission Marchand de quelles considérations économiques s'était inspiré le capitaine et comment il avait réussi dans cette entreprise essentiellement pacifique.

Malheureusement les mouvements des bandes de Samory avaient contrarié l'exécution de ses plans. Au moment où le capitaine Marchand, laissant à Kong Bailly, son chef de convoi, et les deux tiers de son escorte, venait de quitter cet important marché avec la caravane dioula, la première colonne de Samory, sous le commandement de Sarantieni Mori, son fils, et de Séhouba, le meurtrier du capitaine Ménard, arriva, en ravageant le Tagouano, jusqu'aux frontières du Djimini.

AKAFOU, RÔI DES M'GOUANS, QUI A ARRÊTÉ MONTEIL DEVANT KONG.
D'après une photographie du capitaine Marchand.

C'était cette agression qui avait rappelé en arrière la moitié des Dioulas; c'était pour jalonner la route de Kong, assurer ses communications avec Bailly et surveiller de près la marche de Samory que Marchand avait fondé le poste de Kouadiokofikrou et qu'il y avait laissé l'administrateur Nebout, le compagnon de Crampel.

Enfin l'approche de Samory avait déterminé les envoyés dioulas à faire une demande, appuyée par le capitaine, pour obtenir notre protection. Ce fut à la suite de cette démarche que M. Delcassé, ministre des Colonies, décida, le 15 août 1894, l'envoi de nos soldats au secours de Kong, et le commandement de l'expédition fut confié au célèbre explorateur Monteil, assisté du capitaine Marchand, que ses récentes explorations de la contrée désignaient tout naturellement pour lui servir de second.

Monteil, rappelé du Congo, où sa mission primitive vers l'Oubanghi était devenue inutile après la conclusion du traité franco-belge, arriva à Grand-Bassam dès le 12 septembre, avec le noyau de la colonne qu'il devait mener à Kong.

Le 24 octobre suivant, cette colonne, renforcée par les détachements envoyés du Sénégal, est transportée à Grand-Lahou, à l'embouchure du Bandama, et les six compagnies qui la composent sont successivement mises en route vers Tiassalé et Kouadiokofikrou, par les voies fluviales et terrestres; la première compagnie est déjà arrivée à Toumodi, et le capitaine Marchand, avec la seconde, se dirige sur le même point à travers les forêts de l'Yocoboué, lorsque éclate, aux portes de Grand-Bassam, la révolte de l'Akapless, dirigée par le chef Amangoua; Monteil et Marchand ramènent leurs troupes, déjà en marche sur Kong, au secours de la capitale de la Côte d'Ivoire, et les deux combats de Bonoua (9 et 16 novembre) étouffent la révolte, qui s'éteint par la prise d'Amangoua.

Mais ce soulèvement imprévu entraîne un retard de deux mois dont profitent les lieutenants de Samory pour écraser la malheureuse province de Djimini, où les habitants se défendent avec désespoir jusqu'à la dernière extrémité, et ce n'est que le 20 décembre que la colonne de secours est enfin concentrée à Tiassalé : 7 compagnies de tirailleurs sénégalais ou haoussas, 2 batteries d'artillerie, 1 escadron de spahis, une section du génie et 300 chevaux ou mulets.

Le 28 décembre, elle se met en marche de Tiassalé sur Kouadiokofikrou, mais dès l'entrée dans le Baoulé, le premier canton de la province, celui des N'Bans, se soulève à la voix du chef Akafou et attaque les convois de ravitaillement de la colonne. La sédition n'est apaisée que le 10 février, et ce n'est que le 19, avec un nouveau retard d'un mois et demi, que Monteil, laissant la moitié de ses forces dans le pays, arrive enfin avec l'autre moitié au fort de Kouadiokofikrou, où il retrouve Marchand qui l'attend depuis deux mois. Au nord, la résistance de nos alliés dioulas a cessé, et les bandes de Samory sont maîtresses du Djimini, qui a succombé.

La colonne de secours, réduite à quatre compagnies et une section d'artillerie, part de Kouadiokofi le 22 février et entre le 28 à Satama, capitale du Djamala, à la frontière des États musulmans; Samory en personne arrive alors au secours de ses troupes du Djimini, et le 3 mars, l'avant-garde de l'expédition française, commandée par le capitaine Marchand, livre à la garde du sultan le combat de Lafiboro.

Monteil avec le gros de la colonne arrive le 4 au secours de Marchand et, après les combats de Bé le

5 mars, de Kosangoua, Dielisso, Kadioli le 6 mars, entre dans la nuit du 7 au 8 à Sokala Dioulasso, capitale du Djimini (83 kilom. de Kong), où le camp de Samory est enlevé de vive force.

Mais le sultan rappelle à lui toutes ses colonnes à ce moment lancées au nord vers Kong et à l'est sur le Comoé, et la petite expédition française, forte de 350 fusils, se trouve bientôt entourée par 12 000 sofas qui forment un cercle de fer autour de Sokala Dioulasso.

La situation est critique. Le 14 mars, après avoir incendié le village de Sokala et les approvisionnements de Samory, la petite colonne française se jette sur un point du cercle qui l'étreint, et s'ouvre une brèche par le combat de Sobala, où Monteil est grièvement blessé; suivie dans sa retraite par les colonnes de Samory, elle leur livre successivement les combats de Dabakala le 15 mars, de Kotola, Tagono et Bé le 16 mars, de Gouamaladougou le 17 mars. Rentrée à Satama le soir de cette dernière journée, elle évacue le 23 cette ville, qui est aussitôt incendiée par les troupes du sultan, le 24 repasse le fleuve Zini, et rentre le 28 mars au fort de Kouadiokofikrou, après avoir livré aux contingents révoltés des cantons nord du Baoulé les combats de Simbo, Marékoura, N'Dérikouro, Tiémerebré et Atiégoua qui termine la campagne.

Le fort de Kouadiokofikrou est mis aussitôt en état de défense, les malades et blessés de la colonne y sont laissés, et le restant de l'expédition, quittant Kouadiokofikrou le 30 mars, passe le 4 avril à Toumodi, le 10 à Tiassalé, et arrive enfin le 13 avril à Grand-Lahou, au bord de l'Océan.

Sur les instructions du capitaine Marchand, le chef de convoi Bailly, laissé, comme on l'a vu, à la garde de Kong avec 10 tirailleurs, évacue cette ville le 16 mars, après avoir enterré les bagages; mais sa ligne de retraite étant fermée au nord, au sud et à l'ouest, il se dirige à l'est sur Bondoukou et meurt de fatigue à Nasian, dans les premiers jours de mai; 8 tirailleurs rallient Grand-Bassam par la route de l'Indénié.

Des quatre Européens composant primitivement la mission Marchand, trois, le capitaine Manet, l'agent Moskowitz et le chef de convoi Bailly, sont morts à la peine. Le capitaine seul est rentré en France, dans un état de santé que laisse deviner la rapide relation qui précède.

PASSAGE DE LA BARRE A GRAND-BASSAM.
D'après une photographie du capitaine Marchand.

Le sultan Samory occupe actuellement la région comprise entre le Baoulé et le pays de Tieba, les forces dont il dispose peuvent être évaluées à 25 000 combattants et augmentent heure par heure. De notre côté, trois compagnies de la colonne Monteil occupent les forts de Kouadiokofikrou, Toumodi et Tiassalé, ainsi que le camp de Singonobo, au débouché nord de la grande forêt. Enfin, le quartier général des guerriers indigènes chassés du Djimini et qui se sont réunis à ceux du Bondoukou, est à Boudou, dans le Barabo, rive gauche du Comoé.

Le Dr Sven-Hedin
perdu dans les Sables

Nos lecteurs ont pu suivre déjà le Dr Sven-Hedin dans ses premiers voyages à travers le Turkestan Chinois, par les extraits de sa correspondance que nous avons publiés. L'hiver terminé, l'explorateur est parti de Kachgar, où il avait laissé passer la mauvaise saison. Une lettre de lui, du mois de mai, transmise de Kachgar à Saint-Pétersbourg par le consul général, nous apprend qu'il a couru les plus grands dangers.

En se dirigeant du Masar-Tag vers le fleuve Khotan-Daria, la caravane s'est perdue dans les sables mouvants, dont les masses atteignaient parfois 150 pieds de haut. De plus, la provision d'eau se trouva insuffisante. Du 28 avril au 1er mai, quatre chameaux périrent. Il fallut se résoudre à laisser en arrière les bagages et une partie des provisions.

« Nous étions sur le point de mourir de soif, écrit M. Sven-Hedin. Avec quelques instruments et quelques vivres, je poussai en avant, accompagné d'Islam-Bey et de Kassim. La première nuit, Islam et les chameaux se trouvèrent hors d'état d'avancer. Moi et Kassim, nous plantâmes là tout ce que nous possédions, et avec deux chronomètres et une boussole, nous nous mîmes en quête d'eau et d'un chemin. Pendant trois jours il nous fallut marcher dans le sable mouvant. Le quatrième, nous rencontrâmes un petit bois. Kassim était si épuisé qu'il ne put aller plus loin. Je continuai seul, toujours cherchant de l'eau. Le lit du ruisseau était entièrement desséché. Je me mis pourtant à creuser pour trouver l'eau, et dans une petite anfractuosité j'en découvris de la bonne.

Lorsque j'eus bu de cette eau, je revins vers Kassim, mais il était si faible qu'il ne pouvait boire. Je plaçai à côté de lui deux bottes remplies d'eau et je repartis en avant dans la direction de Khotan. Pendant trois jours je marchai seul, me nourrissant d'herbe et de feuilles, comme un animal, et, la nuit, me cachant dans les broussailles. Enfin je rencontrai trois pâtres, qui me donnèrent du pain et du lait. A ma grande joie, le jour suivant, Islam-Bey et Kassim me rejoignirent avec deux chameaux, de l'argent et quelques instru-

ments. Ils avaient dû abandonner trois chameaux dans les sables.

« Pour sauver ce qui pouvait être sauvé encore, Islam et Kassim, aussitôt un peu réconfortés, retournèrent en arrière. Dans le petit bois ils trouvèrent un des animaux, avec sa charge, qui contenait nos vêtements. Un autre chameau, qui portait des provisions, trois anéroïdes, l'hypsomètre et deux revolvers, ne put être retrouvé.

« Je présumais que les deux indigènes que j'avais laissés en arrière avec la tente auraient conduit ce chameau à Ak-Sou ou à Khotan, mais personne ne put m'en donner de nouvelles.

« Demain, je me mets en route avec les restes de ma caravane vers Ak-Sou, car, sans mes instruments hypsométriques, je ne puis rien faire dans les montagnes. Si je les retrouve à Ak-Sou, je repars pour Khotan, sinon je reviens à Kachgar. »

Il paraîtrait que M. Sven-Hedin n'a pas retrouvé les instruments dont il avait besoin, et que, forcé de renoncer pour le moment à poursuivre son exploration, il s'est dirigé par Outch-Tourfan vers Kachgar, où il a dû parvenir vers la mi-juin.

Un Nouveau Voyage
du Capitaine Wiggins

Le capitaine Wiggins, le pionnier des mers arctiques, qui a ouvert au commerce les embouchures du Ieniseï, tient à prouver par sa ténacité la valeur de la route que son audace a frayée. Le 13 août, il a quitté Newcastle pour effectuer un onzième voyage dans la mer de Kara. Son bateau, la *Lorna Doone*, est un navire de pêche de 600 tonneaux qui a été transformé en steamer dans les chantiers d'Aberdeen. Chargé de machines destinées à la construction du Transsibérien, et d'outils pour l'agriculture et l'industrie minière. Il reviendra avec 400 tonnes de plombagine. Le fret de retour est donc assuré : c'est un commerce régulier qui s'établit.

Le centre de ces transactions est Golchceka, à l'entrée du Ieniseï. Là, un steamer plus petit, que la *Lorna Doone* emmène, prendra sa cargaison et la portera, avec un second vapeur fluvial qui l'attend, sur une longueur de 2 500 milles anglais (4000 kilomètres environ) dans l'intérieur de la Sibérie. Le capitaine Wiggins espère arriver à Golchceka vers le 8 septembre, assez tôt pour ne pas souffrir des glaces dans la mer de Kara. Il aurait, paraît-il, l'intention de remonter lui-même le Ieniseï pour remettre son matériel aux autorités russes. C'est du moins ce qu'il a annoncé à son départ de Newcastle.

Le côté gai de cette entreprise, c'est l'impatience que marquent les populations sibériennes de voir revenir le capitaine Wiggins avec la provision de harengs salés qu'il leur a promise. Jamais elles n'avaient goûté de poisson de mer avant qu'il leur en eût fait connaître les douceurs, ou plutôt le sel.

Chasses en Afrique
Retour de M. et Mme Scheibler

M. et Mme Scheibler, dont nous avions annoncé le départ pour l'Érythrée, sont rentrés en Italie à la fin de juillet.

Ils étaient partis de Milan le 17 novembre dernier, et arrivés au commencement de décembre dans l'Érythrée, où ils se proposaient de chasser la grosse bête et les fauves. Malheureusement pour eux, vu l'état un peu troublé du pays, le général Baratieri ne leur permit pas de s'éloigner à plus de quatre ou cinq journées de Keren, ce qui les empêcha d'atteindre les régions où se trouvent les fauves. Puis vint la révolte de Bata-Agos, et il leur fallut évacuer le pays, à demi bredouilles, n'ayant guère abattu que du petit gibier de poil et de plume.

Le 4 janvier, ils étaient de retour à Massaouah, fort à contre-cœur. Aussi, au lieu de rentrer en Italie, partirent-ils pour l'Afrique Orientale Allemande. A Mombaz, ils organisèrent une caravane de 70 porteurs et de 10 hommes d'escorte et remontèrent à environ 500 kilomètres au nord-ouest, laissant sur leur gauche le Kilima-Ndjaro, et poussant jusqu'à Kikouyou et au mont Kenia, sur le territoire de l'Afrique Orientale Anglaise.

Dans cette expédition la chasse a été plus heureuse qu'en Érythrée. Les deux chasseurs, car Mme Scheibler est presque toujours aux côtés de son mari, ont abattu 22 rhinocéros, un buffle, deux hippopotames, des zèbres, des antilopes, des gazelles, etc., etc.

Les dépouilles de toutes les victimes, cornes et peaux, de M. et Mme Scheibler ont été conservées et rapportées en Italie. Quant à la chair des rhinocéros et des hippopotames, elle a été au fur et à mesure mangée par les porteurs de la caravane. Voilà au moins une expédition qui laissera aux indigènes un souvenir agréable.

Henri Mager, Membre du Conseil supérieur des Colonies. — *Madagascar*, esquisse ethnographique et politique. Paris, 1895. Publication de *la Presse Coloniale*, 0 fr. 50.

M. Mager a dressé cette carte pour montrer l'écart qui existe entre les prétentions territoriales des Hova et l'étendue réelle de leur domination. Grâce aux diverses teintes employées, il apparaît clairement que le quart à peine de l'île leur appartient.

Sur la côte ouest et la côte sud, au milieu des nombreuses peuplades dont M. Mager a déterminé avec précision l'habitat, les Hova ne possèdent que de rares postes perdus, isolés, coupés de toute communication avec l'Imerina ou le Betsileo. Tels sont les forts de Morondava, Tullear, Fort-Dauphin, ce dernier attaqué récemment par les Antanossy. Il ressort donc bien de cette carte que la reine des Hova ne saurait parler au nom de tout Madagascar, attendu qu'elle n'est pas la reine de Madagascar.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Excursion de Vacances sur la Côte d'Espagne

(Provinces Basques, Cantabrie, Asturies.)

Voyage Collectif d'une Famille de Quatre Personnes

30 jours : 1800 francs

Ce projet de voyage, couronné à notre concours de juin, est d'une précision qui le rend essentiellement pratique. Nous le publions, en regrettant que sa longueur n'ait pas permis de l'insérer plus tôt. Mais nous le recommandons à nos lecteurs qui pourraient avoir l'intention de visiter cette pittoresque région.

PAYS A VISITER

L'Excursion de vacances — voyage collectif — sur laquelle nous allons donner quelques détails pratiques, offre la particularité de conduire les touristes dans une contrée qui offre les avantages très appréciables que voici :

1° Voisinage de la France ;

2° Région à visiter très peu connue, mais très curieuse ;

3° Voyage relativement facile.

Pour l'exécuter, il est utile d'avoir une certaine connaissance de la langue espagnole[1].

Il s'agit aujourd'hui de faire admirer à une famille, composée de quatre personnes, la côte espagnole du golfe de Gascogne, en partie du moins, en la conduisant de Biarritz à Gijon par Saint-Sébastien, Bilbao, Santander, Covadonga, Oviedo, avec retour par Léon, Palencia et Burgos. Arrêt au retour en France à Biarritz et Bordeaux.

ITINÉRAIRE

Il sera détaillé plus loin jour par jour.

TRAJET

Devant s'effectuer en chemin de fer, en bateau et en voiture, on appréciera sa variété.

HOTELS

Nous supposons qu'on ne prendra jamais que deux chambres. En Espagne, du reste, les chambres sont presque toujours à deux lits. La famille se compose-t-elle du père, de la mère, et de deux filles ou fils : une chambre pour les parents, une autre pour les enfants. — Du père, de la mère, d'un garçon et d'une fille : la fille ira avec la mère et le fils avec le père.

Dans cette contrée de l'Espagne les hôtels sont bons, plus propres qu'en d'autres provinces de la Péninsule, mais nullement luxueux.

Ne pas être surpris de la modicité des prix de certains hôtels espagnols, ceux de St-Sébastien et Bilbao exceptés. La moyenne par jour par personne est de 7 à 8 fr. 50, et 4 personnes d'une même famille obtiendront facilement une réduction de 50 c. par jour par personne sur ce prix : cette réduction servira pour payer les omnibus, donner de légers pourboires.

REPAS

On devra se conformer autant que possible aux heures de repas en usage en Espagne. Le premier déjeuner du matin se compose soit de café au lait, soit de chocolat à l'eau, ou mi-eau, mi-lait, accompagné de rôties ou tartines beurrées, de biscuits à la cuillère, et servi sans cuillère. On dîne vers 1 h., on soupe vers 8 h. Ces trois repas sont toujours compris dans les prix, faits à : *tant par jour*.

1. Voir le petit vocabulaire franco-espagnol publié dans le n° 11, du 16 mars 1895 de notre chronique : *A Travers le monde*

CAFÉ

Le café est très bon, et c'est généralement au café qu'on va le prendre. Si on le veut noir (sans lait), on dit : *solo* (seul), sinon on vous l'additionnera de lait. Les garçons s'appellent en frappant des mains : ils se contentent de pourboires modestes.

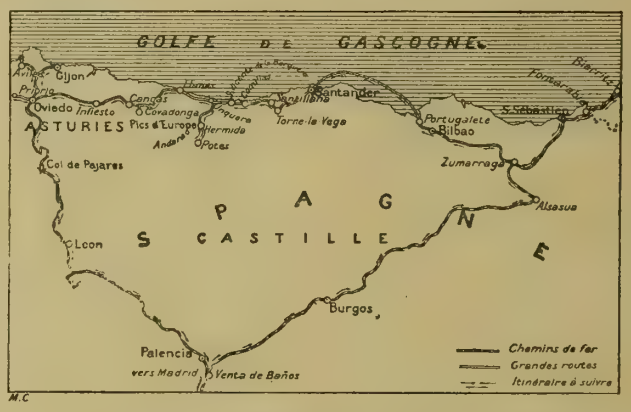
MONNAIES ET CHANGE

Le change entre la France et l'Espagne est sujet à de brusques fluctuations. Il était de 22 o/o (à l'avantage de la France) en juillet 1894, il est tombé 5 mois après à 9 o/o, pour remonter à 16 o/o en juin 1895. Prenons donc la moyenne de 16 o/o, ou, si l'on aime mieux, 15 o/o, et recommandons à nos touristes de se munir de toute la quantité d'argent espagnol nécessaire, avant d'entrer en Espagne, c'est-à-dire soit à Bayonne, soit à la gare d'Irun (ce dernier bureau de change est parfois moins avantageux). Qu'ils fassent *sonner* les pièces d'argent qu'on leur comptera ; qu'ils prennent du reste cette habitude (commune dans le pays), car leur qualité d'étranger les exposerait en route à recevoir des pièces fausses. Qu'ils n'acceptent aucune pièce antérieure à 1869. S'informer auprès d'une personne honnête et compétente du cours du change avant d'entrer dans l'exchange-office (*cambio*).

Recommandation importante : ne pas prendre des coupures de 100 fr. en billets de la Banque espagnole (ni des billets de banques provinciales), car en faire monnaie serait difficile, et surtout parce qu'au chemin de fer *on ne rend pas la monnaie*. Exemple : prenez-vous pour 49 fr. de billets de places au chemin de fer, on n'acceptera pas de billet de banque de 50 fr. — L'or est chose inconnue depuis le taux excessif du *change*.

La *peseta* correspond au franc, aussi je marquerai tout en francs ; le « sou » se nomme vulgairement *perra chica* (petite chienne) et le « gros sou » *perra gorda* (grosse chienne), à cause du lion figuré sur une des faces.

Néanmoins dans les relations courantes on compte aussi (ancien usage) par *duro* (cinq francs) et par *real* (au pluriel *reales*) (25 centimes).



PASSEPORT

Inutile.

MOYENS DE LOCOMOTION

Une famille de quatre personnes qui veut beaucoup voir en 30 jours, et ne dépenser que 1800 fr. (soit 15 fr. par jour par personne), doit un peu songer à l'économie, d'autant plus qu'en Espagne les *billets circulaires sont supprimés* (du reste ils ne serviraient à rien). Il n'y a pas, en ce pays, de billets collectifs.

Contentons-nous, pour nos quatre voyageurs, de leur faire prendre un billet de *Bains de Mer* pour Biarritz, billet valable pour 33 jours : c'est juste ce qu'il faut. Que ce billet soit de *seconde classe*, c'est là-dessus que portera l'économie. En Espagne, au contraire, il ne faut pas songer à voyager autrement qu'en *première classe*.

BAGAGES

Le moins possible ; des valises avec soi, mais surtout pas de malles ; car *tras los montes* elles ne suivent pas toujours le voyageur, et sont parfois examinées en route par des employés peu scrupuleux. Donc rien à enregistrer. Je recommande de ne pas oublier des couvertures de voyage légères, sortes de plaids ; il fait frais souvent en été dans les Asturies ; il y pleut aussi : donc des caoutchoucs, sans préjudice des cache-poussière parce que les routes sont très poudreuses par le beau temps.

BUDGET

Nous n'avons marqué que les sommes indispensables, car les suppléments : *café*, *achats*, *menus plaisirs*, *pourboires*, etc. etc., varient tellement suivant les classes de voyageurs, qu'il est impossible dans un simple budget en projet, comme celui que nous traçons, d'en tenir un compte rigoureux. Néanmoins, si la dépense est calculée pour des voyageurs partant de Bordeaux, ou même de la France centrale, à. . . . . 450 fr.

Si elle est pour l'Espagne de 1550 pesetas réduite par le change à . . . . 1310 »

On a un total de 1760 »

Il restera donc une somme de. . . . . 40 »

pour arriver au total de. . . . . 1800 »

Cette somme servira aux *suppléments* INDISPENSABLES, que je n'ai pas notés dans la dépense prévue pour chaque jour.

HORAIRE

Nos indications relatives à l'horaire devront être vérifiées sur un indicateur pris au moment du départ, pour éviter toute erreur.

Nous ne donnons d'ailleurs qu'un canevas sur lequel chacun pourra broder.

(*A suivre.*) Cte de Saint-Saud.

Projet de Reconnaissance d'El-Goléa à Tombouctou

Nous sommes heureux de donner à nos lecteurs la primeur de ce projet destiné, dans la pensée de l'auteur, à nous faire connaître les contrées par où passera la voie qui, un jour ou l'autre, reliera nos possessions d'Algérie à nos possessions du Niger. Conçu et travaillé dans les plus petits détails par un officier distingué, le lieutenant X..., et présenté par le lieutenant-colonel Salmon, ce projet est des plus sérieux et tout à fait digne d'attention.

La France est maintenant maîtresse de Tombouctou, et elle doit s'y maintenir. Cesser de commander dans cette capitale religieuse du Soudan, ce serait compromettre nos possessions sur le Niger et même notre situation au Soudan.

A l'heure actuelle il ne s'agit donc plus que de faire produire tous ses fruits à cette conquête, très facile à garder, bien que l'une de nos petites colonnes ait été massacrée au début de l'occupation, par suite d'une surprise. Depuis, les Touareg ont compris qu'ils ne pouvaient lutter contre nous, et, dans un cercle étendu autour de la ville, ils ont fait leur soumission.

Tombouctou est un centre commercial assez important et qui prendrait un très grand essor, si les Touareg encore insoumis ne pillaient pas les caravanes, déjà devenues plus nombreuses cependant, depuis que nous nous sommes avancés jusque-là.

UN OUED DE LA CHEBKA ENTRE GHARDAIA ET HACI-ZIRARA.
D'après une photographie.

Mais entre Tombouctou et notre oasis la plus avancée dans le Sahara, El-Goléa, se dresse le massif énorme des monts touareg. C'est à travers cette région qu'il faudra relier l'Algérie à Tombouctou, soit par une route et des postes fortifiés, soit par un chemin de fer.

A Tombouctou, nous tenons déjà les Touareg bridés au sud, nous serrons de très près le Touat, et tôt ou tard nous devrons répondre aux appels du parti français qui y grossit chaque jour; nous avons poussé en avant d'El-Goléa, à cinquante lieues à peine de la capitale du Tidikelt, In-Salah, le centre politique et commercial des Touareg du nord-ouest, les trois forts en triangle de Mac-Mahon, de Miribel et d'Inifel.

Ce sont ces deux points, In-Salah et Tombouctou, que nous devrons inévitablement relier; on l'a vu depuis longtemps, et c'est pour étudier le pays que furent expédiées les deux missions du colonel Flatters, la première chez les Azdjer ou Touareg du nord-est, qui faillit être massacrée, la seconde chez les Ahaggar ou Hoggar, ou Touareg du nord-ouest, qui fut anéantie par eux.

Mais ce triste résultat ne doit point nous décourager : l'escorte du colonel Flatters était mal composée, le colonel laissa trop les Touareg se familiariser, oublia trop leur perfidie; enfin ce fut dans un guet-apens qu'il succomba. Et si l'on considère les conditions déplorables où s'opéra la retraite d'une partie de la colonne, on doit en conclure au contraire qu'une très petite troupe d'Européens sur leurs gardes et bien armés peut résister à un grand nombre de Touareg. C'est pour cela que l'on croit exécutable le projet de reconnaissance d'El-Goléa à Tombouctou qui est tracé par un officier saharien expérimenté et dont nous donnons ici les grandes lignes.

Le pays des Touareg consiste en un immense relief du sol, présentant quatre massifs principaux.

Au nord, est celui des Azdjer; celui des Ahaggar

EL GOLÉA.
D'après une photographie.

au nord-ouest, celui de l'Aïr au sud-est, et au sud-ouest celui des Aouellimiden.

En hiver certains sommets très élevés se couvrent de neige. Les nuits, toujours très froides au Sahara, sont glaciales en janvier, dans les montagnes.

Quelques fleuves fertilisent certaines régions, où des tribus serves cultivent le sol. Mais de vastes étendues sont d'une aridité désolante.

Les habitants de cette contrée, les Touareg, sont d'origine berbère, comme nos Kabyles. On en trouve qui ont les cheveux blonds et les yeux bleus. Ils sont très grands, minces, souples et très forts. Leur sobriété est extraordinaire. Nos Sahariens Chaâmbas peuvent supporter la soif pendant trois jours : certains Touareg peuvent rester six jours sans boire une goutte d'eau. Un Targui n'est complètement développé qu'à trente ans, ne se marie qu'à quarante et vit souvent au delà de cent ans.

Le vêtement est très simple : un pantalon, une blouse de cotonnade rouge ou bleue, serrée à la taille, une assez large écharpe blanche, et, sur celle-ci, le baudrier qui porte la giberne. La coiffure est la chéchia, recouverte d'un haïk, qui, par devant, tombe jusqu'aux yeux. Le bas du visage est enveloppé jusque par-dessus le nez par un voile noir, destiné à empêcher le sable de pénétrer dans les poumons.

Leurs armes sont la lance en fer, le sabre à deux mains, un assez mauvais fusil à deux coups et un poignard. Celui-ci est placé le long du bras droit, la poignée tournée vers la paume de la main. De plus le Targui porte, un peu au-dessus du coude, un anneau de fer destiné à écraser le front de l'ennemi terrassé.

Sa monture de guerre est le méhari, qu'il dirige avec ses pieds, allongés sur le cou de l'animal. Aussi, dans la mêlée, le Targui cherche-t-il surtout à couper les pieds de son adversaire.

Quant à leur bravoure, elle a été exagérée; fourbes et habiles à s'insinuer, ils n'attaquent guère que par surprise et sont incapables d'affronter une troupe européenne sur ses gardes.

Quoique musulmans, ils ont une tendance très marquée pour la monogamie. Chez eux la femme est libre, sort non voilée. Elle a beaucoup d'autorité dans la famille. Noble, si elle épouse un serf, elle confère la noblesse à ses enfants. Elle est plus instruite que son mari, sait lire, écrire, compter, chanter, improviser des vers et jouer des instruments indigènes. Au physique, elle est généralement grande, bien faite et fort belle. Le profil, au nez droit, a toujours un grand caractère.

Les renseignements sur la contrée à traverser sont rares. Le major américain Laing a été tué sur la route d'In-Salah à Tombouctou et ses notes ont été perdues. Gerard Rohlfs n'a pas dépassé vers le sud les oasis du Tidikelt. Quant aux itinéraires de Flatters, Duveyrier, Barth, René Caillié et du Dr Lenz, ils s'éloignent trop de la route qu'on se propose d'adopter.

On sait seulement, par les indigènes, que des oasis du Tidikelt au Niger il y a plusieurs pistes, sur lesquelles il y a des points d'eau et des pâturages pour les chameaux.

C'est justement cette ignorance de la région à traverser qui rendrait nécessaire une reconnaissance préalable à toute entreprise de route ou de chemin de fer.

Il est inutile, de prime abord, de songer à une exploration entièrement pacifique. Trop de victimes sont tombées déjà sous la lance des Touareg pour que l'on puisse se faire illusion à cet égard. La mission devrait donc être organisée militairement, éviter en principe tout conflit, mais se tenir toujours sur la défensive.

Le point de départ le plus propice serait El-Goléah. On éprouverait bien quelques difficultés à y réunir le personnel et le matériel, mais, en somme, ces difficultés sont surmontées journellement par nos troupes et nos convois. On y trouverait, à des prix raisonnables, des méhara, des chameaux porteurs, des chameliers et même des guides ayant été déjà plusieurs fois à Tombouctou.

De plus, d'El-Goléa au Tidikelt, on aurait l'avantage de marcher en pays connu, jusqu'à Haci-el-Moungar.

D'El-Goléa, l'itinéraire se dirigerait presque directement vers Tombouctou, en contournant In-Salah et en évitant les régions difficiles du Djebel Ahaggar et du désert de Tanezrouft.

La longueur du trajet serait d'environ 1 960 kilomètres et sa durée de trois mois.

La saison du départ serait fixée vers le 1er dé-

EN MARCHE DANS LES BASSES DUNES DE OUALLEN.
D'après une photographie.

cembre; c'est l'époque que choisissent en général les caravanes. On arriverait de la sorte à Tombouctou vers les premiers jours de mars.

Voyons maintenant quelle devrait être la composition de la reconnaissance.

Il faut d'abord observer qu'au Sahara c'est la rareté de l'eau et des vivres qui est le principal ennemi. Une colonne de 500 hommes avec 1 000 chameaux est déjà un gros maximum lorsqu'on opère en pays à peu près connu et riche en eau. Si l'on veut s'avancer dans des régions à peine connues, même par renseignements, il faut prendre le tiers au plus de ces effectifs, sous peine de s'exposer à une catastrophe certaine.

Nous voyons d'ailleurs les plus grandes caravanes qui font le trajet du Touat à Tombouctou atteindre rarement le chiffre de 400 à 500 chameaux, conduits par une cinquantaine d'hommes.

Dans ses deux expéditions, le colonel Flatters avait emmené environ cent personnes et trois cents animaux. Mais il faut observer que la première mission, lors de son échec, au lac Menkhough, ne put mettre en ligne que ses douze soldats européens, les dispositions des Chaâmbas de l'escorte ayant été telles qu'on n'osa pas les armer au moment du danger, comme on avait pensé le faire.

La seconde fois, le colonel avait emmené 46 tirailleurs algériens, mais sans un officier ni un sous-officier de ce corps, et cette petite troupe, répartie entre les diverses sections du convoi, manquait totalement de cohésion. Malgré cela, ce ne fut que par la ruse que les Touareg osèrent attaquer, et, après le massacre, l'escorte parvint à se replier en tenant l'ennemi en respect. Le désordre dans lequel s'opéra la retraite qui suivit, est en grande partie imputable à l'indiscipline des indigènes de cette escorte, qui aimèrent mieux obéir à un mokaddem de l'ordre de Tadjini qu'à un lieutenant français, M. de Dianous.

Une chose très surprenante, c'est que, sur cinq Français survivant au premier massacre, pas un n'est revenu; ce fait est d'autant plus extraordinaire que tous étaient robustes et jouissaient d'une excellente santé. Le maréchal des logis Pobéguin était resté le dernier survivant des cinq : au cours d'une querelle entre tirailleurs, il fut tué, comme par hasard, puis mangé par eux.

Quant à l'ennemi, on peut le rencontrer sous deux formes. On peut avoir affaire à un *rezzou* ou troupe allant opérer une razzia; le nombre des combattants dépasse rarement alors 40 à 50 hommes, et le danger n'est pas sérieux. Ou bien on peut se heurter à une coalition. Or la région d'In-Salah, qui est relativement très peuplée, ne pourrait nous opposer que 400 à 500 combattants pour défendre ses oasis, que nous ne voulons pas attaquer, et elle ne pourrait lancer sur nous qu'un nombre très restreint de méhara.

En supposant en somme les conditions les plus défavorables pour nous, que nos projets soient connus longtemps d'avance, que plusieurs tribus s'entendent, il est à peu près impossible que nous ayons à combattre en un point plus de 400 à 500 hommes.

Enfin l'arrivée à Tombouctou, qui eût été autrefois l'opération la plus dangereuse, est aujourd'hui facile.

De ce qui précède il résulte que l'effectif des missions précédentes était suffisant comme nombre. C'est la composition qui en était défectueuse. L'escorte devrait cette fois être organisée militairement et formée de soldats réguliers et français.

Ces soldats réguliers et français sont seuls capables de faire produire aux armes perfectionnées leur effet maximum; on trouvera parmi eux tous les ouvriers d'art dont les talents seront utiles en route. Leur fidélité est sûre et leur moral résiste à l'effet des légendes sur le Sahara, qui effrayent l'indigène. De plus, en cas d'échec, celui-ci parlemente, conserve toujours une lueur d'espoir, que le Français ne saurait avoir, car il ne lui est jamais fait quartier.

Enfin, en hiver, le climat du Sahara est excellent, et d'ailleurs nous avons vu à l'œuvre les trois compagnies d'Afrique aux forts Mac-Mahon et Miribel. Elles sont restées cinq mois et demi sous la tente. Les hommes dormaient deux nuits sur trois, et travaillaient le jour à la construction des forts. Tant à l'aller qu'au retour, ils ont parcouru 1 965 kilomètres en 95 jours, dont 50 avec un havresac très chargé. Ils ont bien résisté, se contentant d'une nourriture quelquefois insuffisante, rarement appropriée au pays.

Enfin, il faut que les Touareg voient que les soldats français existent bien réellement et savent se battre.

On pourrait donc constituer ainsi la colonne : état-major, 6 officiers, dont un interprète sachant la langue des Touareg, montés à méhari; 6 sous-officiers et 10 éclaireurs, soldats de choix montés également à méhari; 76 autres soldats, ayant un méhari pour deux : ces soldats monteraient alternativement d'heure en heure sur le méhari, qui porterait tout leur bagage, les hommes n'ayant que le fusil et les cartouchières, et se trouvant libres pour combattre.

GROUPE DE GOUMIERS DES CHAAMBAAS D'EL-GOLÉA.
D'après une photographie.

Ce personnel devrait être choisi avec soin dans les bataillons d'Afrique et dans la légion étrangère, et encadré d'officiers et de sous-officiers habitués à les commander.

Il y aurait de plus, comme chameliers, 36 indigènes, dont 2 guides et 4 puisatiers.

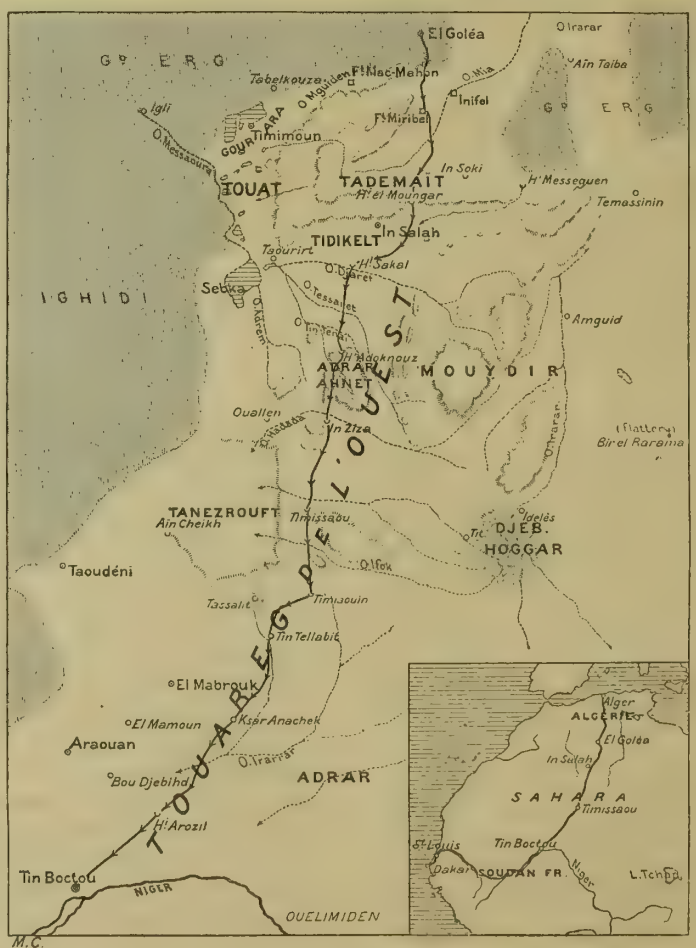
Deux mitrailleuses Maxim seraient portées, avec leurs munitions, chacune sur un chameau.

Munitions, vivres pour 120 jours et conserves de viande pour 60 jours, caisses à eau de 60 litres, en aluminium, cantines médicales, outils, bagages, etc.; tout cela ferait la charge de 240 chameaux porteurs, en sus de 60 méhara montés.

Les caisses de vivres devraient contenir chacune des portions variées, correspondant à une journée, pour n'avoir pas à en ouvrir plusieurs à la fois. Enfin, certaines seraient doublées en aluminium, et, une fois vides, se transformeraient en caisses à eau.

Supposons tout ce monde réuni, parfaitement équipé, et exercé d'avance à remplir la fonction qui lui est destinée.

L'itinéraire sera divisé en sections de 4 à 8 jours de marche, avec des séjours de 1 à 3 jours aux endroits propices. Chaque étape sera en moyenne de 26 kilomètres, qui seront parcourus de sept heures du matin à midi ou deux heures. Le repas du matin sera pris en marche, par les hommes sur leur monture.



CARTE DU TOUAT.

L'important sera de se garder. Au Sahara, on marche pendant des jours, pendant des mois, sans rencontrer âme qui vive. On finit par ne plus croire au danger, on néglige quelques précautions et un jour on est massacré.

C'est que la moindre colonne, aussitôt en route, est épiée par des éclaireurs ennemis, et ceux-ci verront si elle se garde mal ou commet une faute quelconque. Elle court alors les plus grands dangers. Sinon elle a chance de ne pas être inquiétée.

Nous ne pouvons entrer ici dans tous les détails que commande la prudence. Nous nous contenterons d'indiquer comme la plus favorable, en marche, une formation en carré, précédée par les éclaireurs. Sur chaque flanc, les quatre sections de soldats à pied tout prêts à faire le coup de feu. A côté d'eux, leurs camarades, à méhari, pourraient descendre rapidement et entrer en ligne.

Pour chaque nuit, un camp serait établi. Affectant la forme d'un carré, il enfermerait au centre tous les chameaux, les indigène est les bagages. Aux quatre angles, chaque section construirait avec les caisses à vivres une demi-redoute ou *biscuit-ville*, offrant trois faces couvertes à l'extérieur. Ces redoutes, faciles à établir et dont les feux se croiseraient sur chaque face du carré, seraient reliées entre elles par un réseau infranchissable de fil d'aluminium, à la fois léger et résistant. A deux angles opposés les mitrailleuses Maxim, et aux deux autres angles de puissantes lampes à magnésium, permettant d'éclairer le combat en cas d'attaque et dont l'effet serait sans doute très grand sur les Touareg.

Tel est, dans ses grandes lignes, le plan proposé. Nous souhaitons d'en annoncer un jour la mise à exécution et surtout d'en raconter ici le succès.

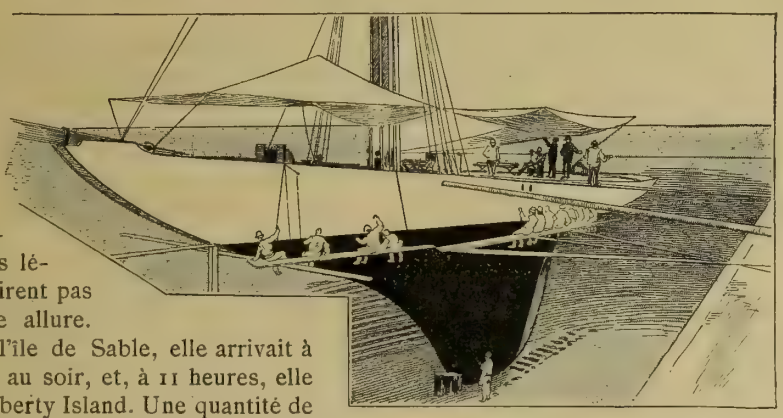
Course de la Coupe « America »

Defender et Valkyrie III

Le *Tour du Monde* annonçait, il y a quelque temps, qu'une nouvelle tentative allait être faite par un Anglais, lord Dunraven, pour essayer de reprendre au New-York Yacht Club le trophée enlevé en 1851 par le yacht *America* et qui n'a pu être reconquis jusqu'ici.

En vue de cette lutte, lord Dunraven s'était fait construire par Watson un nouveau yacht, *Valkyrie III*; d'autre part, un syndicat s'était formé à New-York, avec M. Olivier Iselin comme représentant, et le *Defender* fut mis sur chantier par le célèbre constructeur Herreshoff pour défendre la Coupe contre le champion britannique.

Vers la fin de juillet, *Valkyrie III*, gréée provisoirement en ketch pour traverser l'Atlantique, partait pour New-York, sous le commandement du capitaine Cranfield. Le 28, elle passait au large de Tory Island, au nord de l'Irlande. D'abord elle rencontrait des vents contraires, assez violents, puis des brises légères qui ne lui permirent pas de marcher à grande allure. Après avoir reconnu l'île de Sable, elle arrivait à destination le 18 août au soir, et, à 11 heures, elle jetait l'ancre devant Liberty Island. Une quantité de remorqueurs, chargés de curieux, s'était portée à sa rencontre, et le bateau de lord Dunraven fut salué d'applaudissements enthousiastes, spécialement par l'équipage du *Vigilant*, le vainqueur américain de la dernière course pour la Coupe.


SILHOUETTE DU « DEFENDER ».
D'après le « Daily Graphic ».

Le yacht anglais fut aussitôt raclé, nettoyé, examiné de près. Quelques coutures et quelques parties du bordage avaient légèrement souffert de la traversée. Tout cela fut réparé. Le gréement de côtre et la voilure de course remplacèrent la mâture et les voiles de voyage. Dès le 27 août, *Valkyrie III* était en état de faire ses essais. Son *balloon jib-top sail* (foc-ballon) fit sensation parmi les connaisseurs, mais plus encore son étonnante façon de virer sur sa quille comme sur un pivot, et le même fait fut remarqué lors de la course.

CAP. CRANFIELD, de *Valkyrie III*

Pendant ce temps les Américains procédaient aux courses préliminaires qui devaient décider du choix de leur champion. Le nouveau bateau, *Defender*, et le dernier vainqueur, *Vigilant*, étaient seuls en présence. *Vigilant*, appartenant à M. Gould, est, on s'en souvient, un bateau à semelle de dérive, tandis que *Defender* est à quille fixe comme les côtres anglais et *Valkyrie III*.

CAP. HANK HAFF, de *Defender*.

Le premier essai, le 20 août, ne fut pas concluant. *Defender*, ayant constaté un relâchement dans les parties hautes de son gréement, abandonne la course dès le début, et l'on ne peut juger du mérite respectif des deux *racers*.

Le 29 août, un second essai a lieu, sur un parcours de 24 milles en triangle. *Defender* l'emporte sur *Vigilant* de 18 minutes 13 secondes sans compensation. Son avantage en temps compensé eût été plus grand encore, *Vigilant* devant lui rendre 1 minute 20 secondes.

Valkyrie assista à cette épreuve, suivant à distance, sous toutes voiles, les deux yachts américains, avec lord Dunraven à bord. La légèrete de son allure produisit une impression très favorable.

Le 30 août, la dernière épreuve, sur un parcours de 10 milles, aller et retour, fut encore favorable à *Defender*, qui prit 5 minutes 12 secondes d'avance sur son concurrent, sans tenir compte de l'allégeance.

La question se trouva donc tranchée en faveur de *Defender*, qui fut officiellement déclaré le champion du New York Yacht Club. Il fit aussitôt ses derniers préparatifs, son mât fut consolidé, et il reçut des voiles en ramie, spécialement tissées pour lui, qui revinrent, paraît-il, à 14000 dollars.

Les conditions de la course, arrêtées par le comité de la *Coupe America* et par lord Dunraven dès le 30 août, furent signées définitivement le 4 septembre. Le règlement ne différait de celui de 1893, c'est-à-dire de celui de la dernière course pour la coupe, que par quelques légères modifications.

Il fut convenu que la victoire serait acquise au vainqueur de trois courses sur cinq. Chacune des épreuves devait avoir pour point de départ le bateau-phare de Sandy-Hook, et comporter un parcours de 30 milles marins (55 kil. 560) en un temps maximum de 6 heures. La première course aurait lieu le 7 septembre, et les autres suivraient de deux en deux jours. Un signal préparatoire serait donné, par un coup de canon, dix minutes avant le signal du départ.

La veille du grand jour, les deux yachts furent mesurés officiellement, chargés comme ils devaient l'être pour la course, avec l'équipage à bord, 15 hommes sur le *Defender* et 16 hommes sur la *Valkyrie*. Les longueurs respectives, à la ligne de flottaison, furent trouvées de 88 pieds 85 (27 m. 08) pour le bateau de lord Dunraven et de 88 pieds 45 (26 m. 96) pour son

rival. Ce dernier recevait à son avantage une allégeance de 29 secondes 1/10.

L'annonce de cette lutte à sensation avait fait affluer les visiteurs de tous les points des États-Unis, voire même du Canada. Les hôtels étaient combles à New-York. Quelques gros paris de 10 000 dollars étaient engagés, mais les chances des concurrents paraissaient si sensiblement égales que les joueurs se montrèrent en général assez réservés.

Le 7 septembre, une flotte innombrable couvrait la baie. On l'a estimée à 60 yachts à vapeur, 50 steamers d'excursion, 150 remorqueurs et 200 yachts à voiles, venus des extrémités de la côte les plus éloignées. Le nombre des spectateurs sur mer a été évalué à 64 000, sans tenir compte de la foule massée sur le rivage. Ce fut une véritable solennité.

La première épreuve consistait en une course de 30 milles : un parcours de 15 milles sous le vent et retour. Le temps était peu favorable : une pluie fine par moments et du brouillard, et si peu de vent que l'on crut que le parcours ne pourrait être effectué dans le temps maximum prescrit.

Le premier signal fut donné un peu après midi. Aussitôt les deux yachts hissèrent leurs voiles hautes, et, au signal définitif, ils franchissaient la ligne de départ, avec 4 secondes d'avance pour *Valkyrie*. Après une longue lutte de 5 heures 24 secondes, *Defender* l'emportait de 9 minutes 49 secondes en temps compensé et était salué par tous les sifflets et les canons des remorqueurs et des yachts.

Mais dès cette première course on remarqua que cette trop nombreuse flottille avait été extrêmement gênante pour les deux coureurs. Malgré un règlement prévoyant, mais peu observé, des steamers indiscrets s'étaient approchés au point de gêner les yachts et avaient même croisé leur route, et certaines personnes autorisées émirent déjà l'opinion que désormais, pour une lutte sérieuse, on devrait abandonner des parages aussi facilement accessibles aux curieux que la baie de New-York.

Les yachts, mesurés de nouveau par manière de contrôle, se présentèrent le 10 septembre pour courir la seconde épreuve, au départ du bateau-phare de Sandy-Hook, et comportant un parcours en triangle, de 10 milles sur chaque côté. Le temps était sombre et couvert. Le vent, d'abord faible, s'éleva peu à peu jusqu'à devenir une bonne brise. Enfin, grâce au mal de mer qui avait fait, l'avant-veille, de nombreuses victimes, les spectateurs étaient en moins grande quantité.

Cette fois, ce fut le yacht anglais qui arriva le premier, battant son adversaire, en temps compensé, de 48 secondes.

Mais *avant* le départ il s'était produit un incident qui modifia le résultat de la course. Au moment où les deux bateaux s'apprêtaient à franchir la ligne, ils arrivèrent si près l'un de l'autre qu'il y eut contact, et que, d'une façon qu'il est assez difficile de déterminer, car les témoignages varient, le galhauban de tribord du *Defender* fut accroché et se détendit; le mât de flèche s'en trouva ébranlé et même, comme on le constata plus tard, se fendilla, soit immédiatement, par la brusquerie de la détente, soit pendant l'épreuve, par l'effort qu'il eut à supporter se trouvant moins bien soutenu. Le *Defender* hissa aussitôt le signal de protestation, et cependant entra en course, après avoir raidi en hâte son hauban. Il se peut en effet que cet accident lui ait interdit l'emploi de sa grande voile de flèche (*jib top sail*) ou de son foc-ballon, et le fait est que, depuis, on a trouvé au mât de flèche une crevasse au point d'attache de la voile de foc.

A la suite de la protestation du *Defender*, des négociations officieuses eurent lieu pour recommencer la course. Mais les deux concurrents, se prétendant chacun dans leur droit lors de la rencontre, préférèrent chacun se soumettre à la décision officielle qu'adopterait le Comité.

Celui-ci, après délibération, déclara que *Valkyrie III* avait, à son avis, contrevenu à l'article du règlement : « Un yacht ne doit pas laisser porter en dehors de sa route de façon à en gêner un autre en train de passer sous le vent. » En conséquence, la protestation du *Defender* fut admise et la victoire lui fut attribuée.

Quoi que l'on puisse penser de cette décision qui a été aussi approuvée par les uns que critiquée par les autres, des deux côtés de l'Atlantique, il en résultait que deux victoires étaient acquises au champion américain.

La troisième lui fut cédée sans lutte. En effet, lord Dunraven ayant proposé pour les autres épreuves un endroit moins encombré que la baie de New-York, et sa demande étant restée sans réponse, *Valkyrie* ne se présenta que pour la forme à la course du 12 septembre, et, après avoir franchi la ligne de départ, elle se retira, laissant *Defender* faire seul le parcours.

En même temps, lord Dunraven a adressé au Comité des Régates une lettre donnant les motifs de sa manière d'agir : « En premier lieu, écrit-il, faire attendre le moment du départ à deux navires de cette taille, dans un espace restreint et parmi des vapeurs et des remorqueurs en mouvement, est, à mon avis, extrêmement dangereux, et je ne veux plus risquer la vie de mes hommes, ni mon bateau. » Il proteste encore contre l'affluence des navires chargés de spectateurs, qui l'ont empêché de voir le but, dont certains ont coupé sa route, et qui ont causé un remous continuel et violent. Il conclut de là que « dans ces conditions la course est absurde » et se refuse à y prendre part davantage.

Cette fois encore la Coupe America restera dans le salon du New-York Yacht Club, mais, sans vouloir incriminer qui que ce soit, sinon le public trop curieux et gênant, il est regrettable à tous les points de vue qu'une épreuve d'un si vif intérêt ait été courue dans des conditions si défectueuses et se soit terminée sans lutte, au grand désappointement des amateurs.

Disons cependant, pour les consoler de cette déception, qu'il n'est pas impossible que les deux yachts se mesurent dans d'autres eaux, et même on annonce déjà, un peu vite peut-être, que le *Defender* viendrait cet hiver courir aux régates de Cannes.

Au Pôle Nord

L'expédition Jackson-Harmsworth

Des nouvelles récentes ont été reçues de l'expédition polaire Jackson-Harmsworth, dont nous avions annoncé l'organisation et le départ. Après avoir quitté Arkhangel le 15 août de l'année dernière, le *Windward*, qui portait les explorateurs, se dirigea vers Chabarova pour y prendre les chiens destinés aux traîneaux.

Après un hiver extrêmement rude, M. Jackson quitta ses quartiers le 3 mars, marchant au nord avec les hommes qui l'accompagnent, les chiens, les traîneaux, les canots et les provisions nombreuses laissées pour eux par le *Windward*, et qui ont été calculées pour durer quatre ans.

Le 3 juillet, le *Windward* a quitté la terre de François-Joseph pour revenir en Angleterre, tandis que les voyageurs continuent vers le pôle. Mais, contrarié dans sa marche par les glaces flottantes, au milieu desquelles il se débattit pendant soixante-cinq jours, le *Windward* épuisa toute sa provision de charbon, et dut brûler tout ce que l'on trouva de combustible parmi les provisions du bord. Le scorbut se mit dans l'équipage, et trois hommes périrent. Enfin le navire a atteint Vardö le 13 septembre, et y a trouvé de quoi se ravitailler.

Une Nouvelle route du Tonkin

vers le Haut-Mékong

Nous sommes heureux de communiquer à nos lecteurs les dernières nouvelles que nous avons reçues de notre collaborateur M. Charles-Eudes Bonin, vice-résident de France au Tonkin, l'explorateur bien connu de la rivière d'Atopeu. Après avoir trouvé cette route importante de l'Annam au Mékong, M. Bonin est parti cette année pour explorer et rechercher une voie, plus importante encore, qui conduirait par le nord du Tonkin et le fleuve Rouge dans la haute vallée du grand fleuve indo-chinois.

Au début de juillet, M. Bonin partait de Hanoï pour le Yun-Nan et nous adressait cette lettre :

« J'espère remplir la mission que le gouvernement vient de me confier, étudier les voies de communication entre le fleuve Rouge, le Yang-Tsé-Kiang et le Haut-Mékong. Je compte remonter le fleuve Rouge jusqu'à Yuen-Chiang et de là me diriger par Ta-Li-Fu et Batang.

« Ma route croisera à Ta-Li-Fu l'itinéraire du prince Henri d'Orléans, et nos deux voyages ainsi se compléteraient l'un par l'autre.

« J'emmène avec moi un soldat d'infanterie de marine, six tirailleurs annamites et un interprète chinois. De Batang, je compte revenir par la voie qui à ce moment se trouvera la plus libre et la plus praticable, Thibet, Chine ou Birmanie. »

Ardouin-Dumazet. — *Voyage en France.* — 3e et 4e séries. — *Iles de l'Atlantique.* 2 vol. in-12 avec cartes. Paris, 1895. — Berger-Levrault et Cie. — Le vol. 3 fr. 50.

Tout le monde connaît M. Ardouin-Dumazet par ses intéressantes chroniques militaires au journal *le Temps*. C'est dans le même organe qu'il a publié, article par article, la relation de ce voyage en France si attachant, dont quatre volumes ont déjà paru. Les deux premiers ont mérité un prix de l'Académie Française. Les *Iles de l'Atlantique* offrent le même intérêt et sont probablement destinées au même succès; quant à leur valeur documentaire, elle est peut-être plus grande encore.

Primitivement, nous dit l'auteur, le troisième volume devait être consacré à la région comprise entre la Loire, la Vienne, la Gironde et l'Océan, et aux *îles* du littoral. Mais, à mesure qu'il visitait ces petites terres si peu connues, M. Ardouin-Dumazet s'étonnait de leur trouver des caractères originaux, très différents de la grande patrie qu'elles annoncent; et c'est ainsi que l'idée lui vint de réunir dans un ouvrage unique ses récits d'excursions aux îles.

On ne peut que l'en féliciter. Ce livre, sans prétentions et purement descriptif, acquiert en effet, par là, une portée générale. Il en ressort d'une manière éclatante que, même dans la France actuelle, tout identifiée et uniformisée, le monde des îles a sa vie à part. Il est demeuré rebelle aux influences modernes, parce que les communications y sont incertaines et la mer capricieuse.

Quiconque a voyagé se rendra aisément compte, à la lecture de cet ouvrage, que pour atteindre un grand nombre de ces îles les transports sont souvent très primitifs, lents et incommodes. En outre il faut être un touriste endurci, bien plus, avoir l'intention de faire un livre, comme M. Ardouin-Dumazet, pour désirer voir *toutes* les îles de la côte océanique, jusqu'aux écueils inhabités.

Les résultats de cette enquête sont les suivants : les îles offrent toutes un certain nombre de traits communs. Les traces du passé y sont plus vivantes, le type des habitants y est plus pur, on y trouve, surtout dans les îles bretonnes, nombre de monuments mégalithiques, les mœurs sont encore agrestes, patriarcales, ou du moins ont conservé un caractère local plus prononcé.

Comme la population peut joindre les inépuisables ressources qu'offre la mer en poissons, en huîtres, en sel, en varech, aux productions du sol, la population y est beaucoup plus dense que sur le continent. Elle dépasse à peu près partout 100 au kilomètre carré, et dans l'île de Ré elle atteint 300, dans Noirmoutier 400! Cette population surabondante exploite avec une activité ingénieuse la terre qui lui est si avarement mesurée : la propriété est morcelée à l'infini, les lots sont minuscules M. Ardouin-Dumazet en a vu qui ne dépassaient pas 2 mètres carrés.

Malgré ces ressemblances générales, il faut lire les deux volumes pour sentir combien cependant chacun de ces mondes si menus a de personnalité, depuis la grande île d'Oleron, peuplée surtout de cultivateurs, jusqu'à Sein, les Glenans, Ouessant, etc., où la pêche accapare tous les bras.

Le principal mérite de l'auteur est de voir avec précision. C'est pourquoi chacune de ses peintures laisse une impression si nette et si différente. Ajoutons que les chiffres, les documents de faits sont très abondants. Il y a sur l'organisation de la pêche, de l'ostréiculture, des marais salants, sur l'industrie des sardines, des détails extrêmement intéressants.

Désormais ces volumes seront un *vade mecum* pour quiconque visitera les îles de l'Océan.

Carte topographique de la région de Tombouctou, dressée par **P. Vuillot**, membre de la Société de Géographie de Paris, d'après les observations, travaux et levés de MM. Hourst, Baudry et du Belloy, d'après les itinéraires de MM. Puypéroux, Gautheron, Fourgeot et Bluzet. Echelle 1 : 100 000.

Cette très belle carte en deux feuilles, simple reproduction à titre privé, montre toute l'étendue des progrès accomplis dans la cartographie de la région avoisinant Tombouctou, depuis l'occupation de cette ville par nos troupes. Pour s'en rendre compte, on peut se reporter à la grande carte du Sahara dressée par le même M. Vuillot et qui orne son magnifique ouvrage sur l'exploration du Sahara.

Excursion de Vacances sur la Côte d'Espagne[1]

(Provinces Basques, Cantabrie, Asturies)

Voyage Collectif d'une Famille de Quatre Personnes

30 jours : 1800 francs

BIBLIOGRAPHIE

GUIDES FRANÇAIS. Le Guide Germond de Lavigne (collection des Guides-Joanne), le grand et le diamant.

Un article de l'auteur de ces notes, paru dans l'Annuaire du Club Alpin de 1894, intitulé *D'Oviedo à Santander*, car ce que j'ai donné avec M. Labrouche dans le même annuaire en 1893, dans *le Tour du Monde* (février 1894), dans la *Revue des Pyrénées* est trop spécial aux Picos de Europa. — GUIDES ESPAGNOLS. Dans la série : *Espana : sus monumentos y artes, naturaleza e historia*, éditée à Barcelone par Daniel Cortezo y Cᵉ, il faut mentionner le volume des Provinces Basques, celui de la province de Santander, et celui consacré aux Asturies et au Léon. — Puis : *De Llanes à Covadonga*, par D. Manuel de Foronda (Madrid, *el Progreso editorial*).

CARTOGRAPHIE

Carte française : une seule, et encore ne va-t-elle pas à l'ouest au delà de la province de Santander : c'est celle dite du Dépôt des fortifications, par le colonel Prudent : feuille nº 10 : carré S.-E. (Il y aura bientôt celle de l'Atlas *Vivien de St-Martin*.)

Cartes espagnoles : 1º la grande carte d'Espagne du général Ibañez, au 1/1500000, publiée par l'Institut Géographique.

2º Les cartes provinciales de Coello (Santander, Oviedo, Provinces Basques), au 1/200000.

3º La carte de Coello au 1/400000 de la Navarre et Provinces Basques réunies.

4º La carte (en 3 feuilles au 1/127000) d'Oviedo, de Schulz.

1er et 2e Jours **PARIS A BAYONNE**

Deux voitures pour la gare . . . . 4 »

BUDGET

Quatre billets de bains de mer pour une famille, 2e classe de Paris à Biarritz, demandés avec *faculté d'arrêt* à Bordeaux.

A l'aller et au retour . . . . . 337 »
Divers et déjeuners . . . . . 15 »

HORAIRE

Partir de Paris le soir à 10 h. ou 11 h. 45.

OBSERVATIONS

1º Si l'on part à 10 h., on ira directement à la gare de Bordeaux Saint-Jean (arrivée à 9 h. 37 matin). Là on aura le choix de partir à 10 h. 10 (après déjeuner) pour Bayonne (arrivée à 3 h. 48), soit, ce qui est préférable, de faire une première visite à Bordeaux. Dans ce cas on ira d'abord voir à pied (5 min.) l'église de Ste-Croix, puis on prendra le tramway des *quais* jusqu'aux docks, à l'extrémité nord de Bordeaux. Là on prendra le tramway du cours St-Louis et Jardin public qui ramène au centre, et l'on ira déjeuner à 2 fr. 50 par tête au très bon restaurant du *Louvre* (cours de l'Intendance). Il y a des restaurants plus chers (*Bayonne, Lauta, Chapon-Fin, Lion d'Or*). Par le tramway du quai (ou mieux l'omnibus de la rue Ste-Catherine, avec correspondance à la place d'Aquitaine), on ira reprendre à la gare St-Jean (où les valises auront été laissées en consigne) le train de 2 h. 25 qui conduit à Bayonne à 7 h. du soir. Quoique le billet soit pour Biarritz on ne fera nulle difficulté pour laisser descendre.

1. Voir *A Travers le Monde*, p. 380.

3e J. **BAYONNE A SAINT-SÉBASTIEN**

FONTARABIE

BUDGET

Hôtel à Bayonne, journée complète : 9 fr. par personne : 10 fr. avec omnibus . . 40 »
Quatre premières pour Irun . . . . 18 »
Voiture pour Fontarabie . . . . . 5 »
Places d'Irun à Saint-Sébastien . . 8 »

HORAIRE

Départ de Bayonne par l'express. 11 h. 09
Arrivée à Irun. . . . . 12 h. 14
Départ d'Irun (heure d'Espagne). 3 h.
Arrivée à Saint-Sébastien . . . . 3 h. 41

OBSERVATIONS

Visiter Bayonne dans la matinée, spécialement la cathédrale. Aller chez le changeur; déjeuner à l'hôtel.

Dans le train prendre la droite.

A Irun, déposer les valises en consigne sitôt après la visite de la douane, et aller visiter Fontarabie en voiture particulière. Se défier du prix demandé par les cochers; en spécifiant qu'on veut être de retour pour le train de 3 heures, on ne demandera pas plus de 5 pesetas. Comme il faut 1/2 h. de trajet au plus entre la gare et Fontarabie, on a, en deux heures, largement le temps de faire la course.

Saint-Sébastien

Se méfier à l'arrivée de gens parlant français qui vous offrent un logement. Prendre l'omnibus soit de l'*Hôtel du Commerce*, soit de l'*Hôtel Ezeurra*; l'*Hôtel de Londres* ou *Ingles* très bon mais cher. Néanmoins en août les prix sont élevés à Saint-Sébastien.

4e J. **Séjour à Saint-Sébastien**

BUDGET

Pourboire au château, etc.

OBSERVATIONS

Nous recommanderons :

1º La visite au château sur la colline.

2º L'heure du bain sur la plage.

3º L'heure de la promenade sous les arbres au moment de la musique (11 h. à midi) et le soir. On y verra tout le high-life espagnol.

Si l'on passe à Saint-Sébastien au mois d'août, s'arranger de façon à s'y trouver soit le dimanche précédant le 15 août ou le suivant, soit à cette fête. Il y a toujours à ces dates de belles courses de taureaux. Les places que l'on devra prendre seront des *delantera grada* (*sol y sombra* : soleil et ombre, en s'informant à l'hôtel du numéro qui est toujours à l'ombre) ou bien simplement des *gradas* (1re ou 2e file) *de sombra* (ombre), moins chères que les *delantera*. — Voir la sortie des équipages à la fin de la course.

5e J. **SAINT-SÉBASTIEN A BILBAO**

BUDGET

Hôtel à Saint-Sébastien. . . . . 68 »
Places de Saint-Sébastien à Bilbao. 62 »

HORAIRE

Départ à 8 h. 09.

Arrivée à Zumarraga 10 h. 04. — On change de ligne : on va en face de la gare prendre le petit chemin de fer guipuzcoan.

Départ de Zumarraga 10 h. 20 (se mettre *à gauche* dans le train : *trajet des plus intéressants*). Arrivée à Bilbao 1 h. 24.

OBSERVATIONS

Hôtels. A Bilbao, lors des fêtes qui sont du 24 au 27 août, les prix des hôtels seraient doublés et triplés). — Nous indiquerons : l'*Hôtel de la Terrasse* où les prix seront d'environ 11 fr. par personne pour une famille de 4 personnes, — l'*Hôtel d'Angleterre*, 9 fr. 50 à 10 fr. Ils sont tenus par des Français, — l'*Hôtel Catalina*, très fréquenté par les Espagnols, est fort bien aussi : prix 7 fr. 50 à 8 fr. par personne, toujours *par jour*.

6e J. **Séjour à Bilbao**

Rien de très remarquable au point de vue monumental; mais ville intéressante par son commerce. Aller à Portugalete en chemin de fer ou tramway; traverser le Nervion sur le curieux *pont mobile* et aller prendre un bain à la plage de Nazarena.

Si l'on peut se procurer une recommandation pour quelque négociant influent, il ne faudra pas manquer d'aller visiter (5 heures : aller, visiter, retour) les importantes mines de fer qui sont auprès de Bilbao (Somorrostro par exemple). Ce sera employer une demi-journée d'une façon très intéressante.

Aller aux Halles pour voir le type des femmes basques.

7e J. **BILBAO A SANTANDER**

BUDGET

Hôtel : deux jours complets à 10 fr. par personne (à Bilbao). . . . . 80 »
Frais divers la veille et transports. 10 »
Bateau de Bilbao à Santander. . . 24 »

HORAIRE

Départ par bateau 8 h. précises.

Arrivée à Santander à 1 heure.

OBSERVATIONS

Chaque jour en été, deux excellents bateaux à vapeur font en sens inverse, en 5 heures de temps, la traversée de Bilbao à Santander. Ils s'éloignent peu de la côte, qu'on voit et admire : à signaler la descente du Nervion, le passage de la barre de Portugalete, l'entrée dans la vaste rade de Santander (à droite les bains de Sardinero).

Si l'on ne peut prendre le bateau, un service quotidien de diligences met en relations Bilbao avec Santander. Belle route, mais trajet (12 h.) assez fatigant.

Santander

Hôtel d'Angleterre, sur le quai; très bon; tenu par des Français.

Sitôt arrivé, s'occuper de la voiture pour l'excursion jusqu'à Covadonga. Le maître d'hôtel sera utile pour cela. Il y a plusieurs grands voituriers à Santander; la compagnie Orga passe pour une des meilleures. Voici ce dont il faudra convenir : le loueur fournira un landau à 3 chevaux pour 30 fr. par jour : lui donner par écrit l'itinéraire fixé d'avance, se réservant le droit de le modifier en route sans toutefois trop augmenter le trajet. Au moment de partir, lui verser la moitié du prix convenu. Exiger qu'il remette au cocher une note des étapes; afin que celui-ci, en route, ne fasse aucune difficulté, établir dans l'écrit que *la nourriture* du conducteur et des bêtes *ne regardera en aucune façon le voyageur*. De plus, spécifier que le retour ne sera compté que pour deux journées et demie.

Cela fait, visiter la ville et aller en tramway aux bains de Sardinero.

(*A suivre*.) Cᵗᵉ DE SAINT-SAUD.

Le Jardin Botanique de Buitenzorg

M. J. Lefaivre, consul de France à Batavia, a bien voulu nous donner ces pages sur les Jardins de Buitenzorg. Comme lui, nous serions heureux si quelqu'un de nos naturalistes se sentait attiré par cette description des richesses de l'île, par l'attrait des recherches médicinales que suggère M. Lefaivre. Une hospitalité cordiale, de grandes facilités pour ses études, attendraient notre compatriote dans la grande colonie hollandaise, et nous n'aurions plus le regret de chercher en vain un nom français sur la liste des hôtes reçus par l'aimable et savant directeur M. Treube.

Au moment où la France devient une grande puissance coloniale, il importe évidemment d'étudier tous les moyens de mettre en valeur les immenses territoires que nous venons de conquérir.

Bien que Madagascar, comme l'Indo-Chine, nous promette de riches mines d'or et d'autres métaux, nous pensons que nos colons et nos négociants devront viser surtout l'exploitation des produits naturels du sol de ces riches contrées : parmi les cultures susceptibles d'y être tentées, ils devront rechercher les plus productives et les plus rémunératrices.

VUE GÉNÉRALE DU JARDIN.
D'après une photographie communiquée par M. Charnay

L'œuvre de ceux qui, comme les Hollandais, nous ont devancés de plusieurs siècles dans la voie coloniale, peut servir de modèle, et nulle étude ne saurait être plus instructive à cet égard que celle de l'organisation du fameux jardin botanique de Buitenzorg, à Java. Nulle part, dans le monde entier, on ne saurait trouver des conditions plus favorables pour l'étude des cultures coloniales, et généralement de toutes les plantes de la riche flore des tropiques.

Avec la patience, l'esprit de méthode qui les caractérisent et au prix de sacrifices pécuniaires considérables[1], les Hollandais ont réuni là, depuis plus d'un demi-siècle, toutes les plantes qui sont une ressource ou un ornement pour leur immense empire colonial.

1. Actuellement près de 400 000 francs par an.

Nous possédons en Indo-Chine des institutions analogues, mais toutes récentes et plus restreintes : ce sont les jardins d'essais de Saïgon et de Hanoï, où l'on tente la culture de plantes tropicales ou semi-tropicales supposées susceptibles d'être cultivées en grand.

De tous les pays voisins, de la Chine, du Japon, de Java, on envoie à ces établissements des plantes, des boutures, des graines, dont la culture a souvent donné d'excellents résultats; des espèces nouvelles y ont été acclimatées et de là se sont répandues dans toute la contrée.

Mais comme ces jardins d'essais sont encore loin d'égaler leur modèle de Java, nous avons pensé qu'il pourrait être utile de donner ici quelques notes sur cette célèbre institution.

L'ensemble de ces jardins botaniques comprend en réalité trois parties : le jardin botanique proprement dit, situé à Buitenzorg même, le jardin d'essais, situé à peu de distance de cette ville, et la forêt vierge de Tjibodas, située dans la montagne, à quelques lieues de Buitenzorg.

Le premier de ces trois jardins entoure le palais du Gouverneur Général des Indes Néerlandaises.

C'est un vaste parc anglais, avec des pelouses d'un vert admirable où broutent de nombreux troupeaux de cerfs et de biches, de gracieux vallons où murmurent des ruisseaux ou des torrents, venus des montagnes voisines; mais, au lieu des modestes arbres de nos

contrées, de nos chênes, de nos pins ou sapins, on ne voit ici que des colosses ou des prodiges. De sombres allées couvertes d'une épaisse voûte de verdure sont formées par des « multipliants », arbres aux troncs multiples, dont chacun est toute une forêt.

Ailleurs on voit de grands arbres d'où pendent des espèces de courges ou de citrouilles, comme au bout de longues cordes. Plus loin, c'est une liane bizarre dont le fruit a la forme d'une cloche : au moindre choc cette cloche donne la volée à des nuées de graines ailées, qui se mettent à voltiger dans les airs comme autant de papillons.

Nulle part l'ombre n'est plus fraîche ni plus impénétrable que sous le feuillage des immenses touffes de bambous, qui atteignent ici la hauteur de nos plus grands arbres.

Une des gloires du jardin botanique de Buitenzorg, c'est sa collection de palmiers, sans rivale au monde, dit-on. Il y en a, effectivement, tant d'espèces, qu'on ne saurait les énumérer.

Les orchidées sont cultivées sur des troncs d'arbres, dans les conditions d'humidité et de demi-jour les plus favorables au développement de ces plantes parasites.

Grâce à la nature accidentée du sol et à la diversité des formes végétales, le coup d'œil varie à chaque pas; mais cette variété n'a pas pour but unique de charmer les yeux : telle est la disposition méthodique des cultures, qu'une plante demandée peut être trouvée avec autant de précision qu'un mot dans un dictionnaire. Aussi quelques promenades dans ce merveilleux jardin sont-elles aussi instructives que de lointains voyages dans des contrées pleines de dangers et d'obstacles; qu'on aille aux Antilles, au Brésil, dans l'Afrique centrale, on y retrouvera les mêmes aspects et les mêmes plantes, dans des conditions d'étude assurément moins favorables.

ALLÉE DES MULTIPLIANTS.
D'après une photographie communiquée par M. Charnay.

Le « jardin d'essais » de Buitenzorg, situé à un quart d'heure de la ville, est notablement plus vaste et d'un aspect assez différent : on fait ici l'expérience pratique de la culture, sur une surface plus ou moins étendue, de toute plante ayant une utilité quelconque pour l'alimentation, la médecine ou l'industrie. Aussi y voit-on des plantations en miniature de café, de thé, de cacao, de quinquina, de caoutchouc, enfin de tous les principaux produits du sol des Indes Néerlandaises.

On y étudie tout particulièrement la culture des sapotacées, c'est-à-dire des arbres produisant la *gutta-percha*, cette sève précieuse dont l'industrie moderne fait une consommation sans cesse croissante.

En quelques pas on rencontre les camphriers de Sumatra, les canneliers des Moluques et d'autres arbres aux aromes exquis; un arbuste d'un vert tendre, c'est la coca du Pérou dont les feuilles mâchées tonifient l'organisme et raniment les forces.

En résumé, on voit, en quelques moments, une infinité d'arbres, de plantes, qu'on ne pourrait autrement voir et étudier qu'au prix de longs et pénibles voyages.

Enfin la troisième section du jardin botanique est située à quelques lieues de Buitenzorg, sur les flancs d'un immense volcan, le Gédé. Ce troisième jardin, situé à une hauteur de 1 350 mètres, porte le nom de Tjibodas; c'est un morceau de forêt vierge précieusement conservé dans son état primitif, mais percé de sentiers permettant l'accès facile de toutes ses parties.

Tandis que les deux premiers jardins nous montrent les plantes cultivées et asservies à l'homme, nous pouvons étudier ici leur développement en toute liberté, sous l'influence du jeu spontané des forces naturelles. Ce ne sont plus des groupes réguliers de plantes analogues ou identiques, c'est la forêt vierge tropicale dans toute sa majesté, avec l'infinie variété des espèces entrelacées, enchevêtrées les unes dans les autres : les ficus gigantesques abritant sous leur ombre de gracieuses fougères arborescentes, des palmiers épineux; les lianes s'élançant hardiment d'un tronc à l'autre, tandis que d'étranges et naissantes orchidées poussent modestement dans le demi-jour, sur de vieilles souches pourries. Dominée par les cimes volcaniques du Gédé et du Pangrango, coupée de routes régulières et faciles, arrosée de cours d'eau abondants, la forêt vierge de Tjibodas est assurément un des plus beaux sites du monde.

Les ravissantes cascades de Tjiburun, dans un cirque étroit de rochers, envahi par la plus folle végétation, causent, par leur fraîcheur et leur grâce, une de ces impressions qu'on ne saurait oublier.

Aux trois jardins botaniques sont annexés de nombreux et vastes bâtiments comprenant un musée de 150 000 plantes conservées, des laboratoires admirablement installés, pourvus de tous les appareils et instruments nécessaires pour étudier la structure des plantes, le fonctionnement de leurs organes, leurs propriétés médicinales, les avantages qu'elles peuvent offrir à l'industrie, ou enfin leurs maladies.

Le Gouvernement colonial néerlandais a même eu l'idée généreuse et hospitalière de créer à Buiten-

zorg une installation spéciale pour les savants étrangers qui voudraient y étudier les ressources immenses de la flore de l'Inde insulaire. Cette installation comprend laboratoire, ateliers photographiques, etc. Le laboratoire réservé aux savants étrangers a été ouvert le 10 janvier 1885. Depuis lors il a été visité par 14 savants hollandais, 14 allemands, 6 autrichiens, 4 russes, 1 suédois, 1 anglais. Il est pénible de constater qu'aucun savant français n'est mentionné sur cette liste. La France, cependant, possédant d'immenses colonies sous les tropiques, n'aurait-elle pas plus d'intérêt que l'Allemagne, l'Autriche, la Russie ou la Suède à connaître les ressources si variées de la flore de l'Insulinde?

Si le Gouvernement consentait à faire les frais de l'envoi à Java d'un savant français, ce ne serait certes pas une charge bien lourde pour notre budget : tout étant exactement calculé, il ne s'agirait guère que d'une somme de 5 ou 6000 francs, y compris les frais du voyage et d'un séjour de plusieurs mois. Et quelle riche moisson scientifique on pourrait faire au prix d'un léger sacrifice pécuniaire! Ce n'est pas d'ailleurs la botanique seule qui profiterait d'une telle mission : la médecine y trouverait certainement son compte, car les Javanais, observateurs excellents de la nature, connaissent les propriétés médicinales d'une foule de plantes dont on ignore en France jusqu'aux noms, comme le *koumis koutjing* ou « moustache-de-chat », sorte de thé dont l'infusion est souveraine contre la gravelle, ou la racine de *temoulawa*, la panacée par excellence contre les maladies du foie.

BASSIN DE LA « VICTORIA REGIA ».
D'après une photographie communiquée par M. Charnay.

On analyse, d'autre part, au laboratoire de Buitenzorg, certains remèdes dont les médecins chinois de Java (ils sont nombreux) gardent jalousement le secret, et dont plusieurs ont des effets surprenants, comme le remède contre la diphtérie, aussi efficace, dit-on, que nos injections de sérum chevalin.

Il serait en outre bien facile au savant chargé de cette mission d'étudier les intéressants phénomènes volcaniques dont l'île de Java est sans cesse le théâtre. C'est près de Java que se produisit, il y a douze ans, la fameuse éruption du Krakatau, le cataclysme le plus effroyable que l'histoire ait enregistré, qui coûta la vie à plus de 40000 personnes. Actuellement encore les rivages de l'île sont couverts, au loin, de pierres ponces jadis rejetées par le cratère sous-marin. A Java, le fond du paysage est toujours formé par de hautes montagnes : partout on voit se dresser des volcans dont les cimes atteignent 2 et 3000 mètres, mais dont l'ascension et l'exploration n'offrent que de faibles difficultés.

Si notre botaniste est tenté par les cimes nuageuses de ces fières montagnes, il se rendra, en quelques heures de chemin de fer, de Buitenzorg dans la charmante ville de Garout, située au milieu d'un site admirable de volcans : les indigènes ont baptisé ces montagnes de noms qui peignent les bruits souterrains qu'elles font entendre; ce sont le *Gounoung-Gountour* ou mont Tonnerre, le *Galoungoung* ou mont des Cymbales, le *Papandaïan* ou mont des Forges, le *Tjirokaï*, etc.

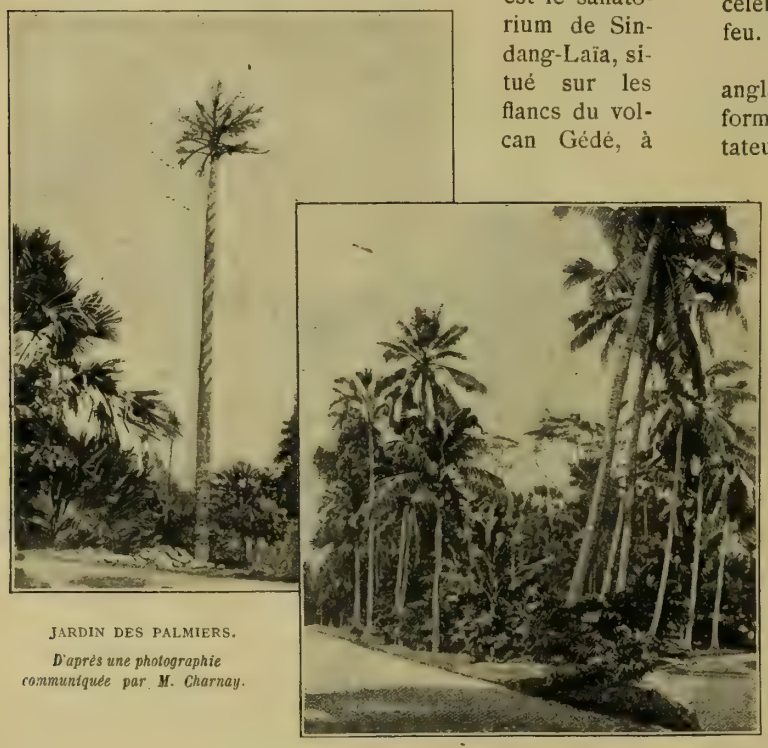
Entre Buitenzorg et Garout, le chemin de fer traverse les pittoresques principautés de Préang, la région la plus fertile et la plus intéressante de Java. C'est un chaos de montagnes, mais de montagnes couvertes parfois jusqu'au sommet des plus riches cultures. Vues de quelque distance, elles rappellent un peu nos Vosges : ce sont les mêmes formes ondulées ou arrondies. On n'y voit ni rocs ni précipices, car ces massifs sont généralement formés de terres argileuses; aussi leurs pentes sont-elles assez douces. Leurs flancs sont couverts, à la base, de verdoyantes rivières découpées en marches d'escalier, plus haut de forêts d'un vert sombre, tandis que leurs sommets sont noyés dans de lourdes vapeurs. L'ensemble forme un tableau plein de grandeur. Le Gounoung-Gountour est un volcan nu, escarpé, ardu à gravir. Son ascension néanmoins est possible, mais assez difficile. L'auteur de ces lignes, voulant en faire l'expérience l'an dernier, s'est trouvé en grand danger sur une pente de cendres s'écroulant sous ses pas.

Rien n'est au contraire plus facile que de visiter le vaste cratère du Papandaïan. C'est une excursion qu'on fait en quelques heures, sans fatigue, sans faire un pas, à cheval ou en chaise à porteurs (*tandou*). Une fort bonne route, partant de Garout, traverse d'abord des plantations de café, puis de quinquina; plus haut, une merveilleuse forêt tropicale. Entre les arbres on voit se dresser autour de soi les cônes volcaniques des montagnes voisines, couverts eux-mêmes de la plus riche végétation. Le cratère du Papandaïan a la forme d'un cirque immense : on peut s'y promener sur des collines de soufre, au milieu de jets de vapeur sulfureuse et brûlante qui sortent en sifflant d'un sol frémissant sous vos pas. Cela vaut bien, au moins, une excursion au Vésuve.

La plupart des volcans de Java sont en activité; leur étude doit donc offrir le plus grand intérêt pour la science. Les plus connus sont le Merapi, le Merbabou, le Sindoro, le Bromo, le Semerou qui se dresse à 3700 mètres. Ces montagnes sont toutes d'accès facile; elles ne sont pas situées dans de sauvages solitudes, mais au contraire dans le voisinage de centres populeux, ou de grandes villes comme Samarang et Sourabaya.

Mainte excursion alpestre ou pyrénéenne très classique offre souvent de plus grandes difficultés d'organisation et d'exécution que la visite de ces cratères javanais.

Parmi les centres d'excursion, un des plus attrayants pour les botanistes comme pour le géologue est le sanatorium de Sindang-Laïa, situé sur les flancs du volcan Gédé, à plus de 1000 mètres d'altitude. Au sein de cette nature grandiose, à deux pas des forêts vierges qui contiennent les plus grandes merveilles de la flore et de la faune tropicales, le voyageur retrouve les bienfaits de la civilisation. C'est un hôtel de Suisse ou de villes d'eaux, avec toutes ses ressources, transporté sous l'équateur. Les vins et la cuisine de la France y rétablissent les estomacs délabrés; les forces musculaires affaiblies par la chaleur s'y retrempent dans une fraîche piscine disposée pour la natation; enfin la musique, les jeux, la lecture y délassent l'esprit.



JARDIN DES PALMIERS.
D'après une photographie communiquée par M. Charnay.

On voit par cette rapide esquisse qu'une excursion scientifique à Java serait aussi fructueuse qu'agréable et facile pour un naturaliste.

Ajoutons enfin que les savants hollandais désirent vivement recevoir la visite d'un confrère français, et se promettent de lui faire un accueil digne des sympathies qui ont toujours existé entre la France et les Pays-Bas. Notre pays ne peut se soustraire plus longtemps à cet appel.

La Course du Feu des Hindous à l'île Maurice

Les Hindous qui ont émigré à l'île Maurice y ont, paraît-il, conservé certaines fêtes qui ne laissent pas de rappeler, en plein XIXe siècle, les sacrifices humains. Le voyageur allemand E. Wolf décrit les détails cruels d'une des plus populaires, dont les compagnies de chemins de fer annoncent aux curieux la célébration comme une *great attraction*, la course du feu.

On allume, sous l'œil bienveillant des autorités anglaises, un immense feu, et l'on attend qu'il ait formé un formidable brasier, autour duquel les spectateurs se pressent par milliers, au grand risque d'être absolument rôtis.

Alors, au signal donné par une musique d'enfer, des hommes s'avancent, pieds nus, vêtus de pagnes de lin noués à la ceinture, de longs cheveux noirs flottant sur les épaules, la tête, le cou couronnés de fleurs, les yeux en extase vers le ciel et le soleil qui décline. Un à un, lentement, ils pénètrent joyeux dans le brasier, qui leur dévore la peau, les chairs. Les yeux bientôt leur sortent de la tête; la douleur tord les muscles de leur face, serre leurs dents. Victimes de la tragédie du nirvâna, ils ne regrettent pas leur sacrifice et vont tomber plus morts que vifs entre les bras des prêtres, qui les couchent dans des fossés remplis d'eau, à quelques pas.

Là, revenus à eux, ils goûtent l'extase promise par les dieux, puis viennent recevoir, auprès des hommes qui les attendent et les acclament, des félicitations qui ne sont pas la moindre récompense de leur martyre volontaire, inspiré par la folie de l'orgueil.

On voit même, dans l'enthousiasme frénétique qui s'empare de cette foule, des parents saisir leurs enfants vêtus de riches costumes de soie, parés de pierres précieuses, et les porter dans le brasier sur leurs épaules, pour les habituer de bonne heure à suivre la route du Paradis. La police anglaise a ordre d'arracher les enfants et les femmes de cette fête de la souffrance. Mais que peuvent les dix officiers qui la représentent, pour la forme, à ces cérémonies, contre la foule de ces fanatiques! Pour la forme aussi, ils protestent, mais ils se laissent déborder par le public, dont à cette heure d'enthousiasme rien n'arrêterait l'élan. Tandis que le soleil s'éteint, dans le brasier dont l'ardeur diminue aussi, les femmes, les enfants se précipitent. Et ce sont des cris de joie et de triomphe, un vrai délire qui s'achève dans le temple où chacun se prosterne devant le dieu du sacrifice.

Les Orchidées de Madagascar dans nos Serres

Nous donnons ici la suite et la fin de l'étude de M. Georges Bellair sur les orchidées importées de Madagascar, dont la première partie a été publiée dans notre numéro du 17 août.

Après les *Angræcum sesquipedale* et *eburneum*, grandes espèces du genre, celles qui viennent sont généralement plus modestes, exception toutefois pour l'*Angræcum fournierianum*. Achetée il y a peu d'années par un officier de marine à des naturels du pays, cette orchidée fut offerte à M. Fournier, amateur marseillais, qui lui donna son propre nom. Vous lui reconnaîtrez facilement les caractères végétatifs de tous les Angrecs : feuilles en lanières et opposées deux à deux; fleurs éperonnées, etc., mais ces fleurs, réunies en grappes rigides, ont une forme particulière rappelant un peu celle d'une capucine. La ressemblance n'est qu'apparente d'ailleurs, et disparaît à une observation attentive, car ici, au lieu de cinq pièces florales, nous en avons six, dont le labelle, à la pointe curieusement découpée.

L'*Angræcum citratum* fut introduit d'abord en Angleterre vers 1864 par un établissement horticole de Londres, où il fleurit pour la première fois en mars 1865. C'est une plante toute mignonne, à feuilles oblongues, lancéolées, à grappes pendantes, couvertes de fleurettes d'un jaune auquel le nom spécifique de *citratum* fait suffisamment allusion.

L'*Angræcum scottianum* est originaire des Comores, ces voisines de Madagascar; importé pour la première fois à la date de 1878 en Angleterre, il fut réimporté depuis à diverses reprises, et particulièrement en 1886, par notre compatriote M. Humblot.

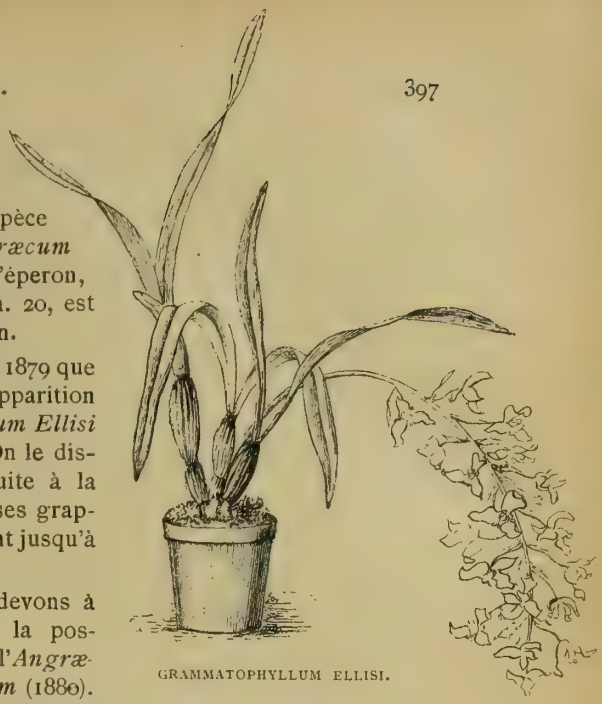
Bizarre à cause de ses feuilles cylindriques comme celles de certaines plantes grasses, l'*Angræcum scottianum* porte, tantôt solitaires, tantôt groupées par deux ou trois, des fleurs d'un blanc pur dont le labelle, par sa disposition et son ampleur, indique comme un degré de parenté de l'espèce avec l'*Angræcum eburneum*. L'éperon, long de 0 m. 20, est teinté de brun.

PHAJUS TUBERCULOSUS.

PHAJUS TUBERCULOSUS (FLEUR DÉTACHÉE).

C'est à 1879 que remonte l'apparition de l'*Angræcum Ellisi* en Europe. On le distingue de suite à la longueur de ses grappes, atteignant jusqu'à 0 m. 60.

Nous devons à M. Humblot la possession de l'*Angræcum fastuosum* (1880). Les fleurs de cette espèce sentent la tubéreuse; réunies en grappes longues, elles pendent comme autant de morceaux d'une fragile guirlande inachevée, car les éperons longs et grêles ont l'air de fils flottants qu'on aurait oublié de couper.



GRAMMATOPHYLLUM ELLISI.

C'est le même voyageur qui importa l'*Angræcum modestum* des îles Comores. Cette espèce fleurit

GRAMMATOPHYLLUM ELLISI (FLEUR DÉTACHÉE).

d'abord à Paris en 1888, puis fut vendue par son introducteur à un horticulteur anglais, M. Sander, lequel mit la plante dans le commerce sous le nom d'*Angræcum Sanderianum*.

L'*Angræcum modestum* a beaucoup d'analogie avec l'*Angræcum fuscatum* de la Nouvelle-Guinée; les hampes en sont pendantes, pourvues d'une vingtaine de fleurs petites et blanches, mesurant peu au-dessus de 2 centimètres de diamètre avec éperon de 3 centimètres en moyenne.

Culture. — Les Angrecs de petite taille ne réclament pas d'autres soins que ceux donnés aux espèces *eburneum* et *sesquipedale* : la même terre, le même compost leur conviennent; cependant, en raison même de leur faible développement, les paniers sont préférables aux pots de terre cuite pour contenir les représentants de cette catégorie.

On a prétendu, on prétend, que les orchidées africaines et malgaches n'ont que des couleurs ternes ou sombres. Si c'est là une règle, les trois espèces par lesquelles nous clorons cette courte nomenclature sont d'importantes exceptions.

Voici d'abord le *Grammatophyllum Ellisi*. C'est le clergyman W. Ellis qui le recueillit en 1854,

aux branches d'un arbre surplombant une rivière. Il l'importa en Angleterre, dans ses propres serres, où il eut le délicieux plaisir d'en observer la première floraison européenne pendant l'année 1859.

C'est une espèce vigoureuse, munie de tiges courtes, renflées en pseudo-bulbes. Les feuilles, opposées deux à deux, sont longues, étroites et coriaces. De la base des pseudo-bulbes partent des grappes denses, infléchies, de 40 à 60 centimètres de développement, et portant vingt-cinq à quarante fleurs.

Chaque fleur a les sépales striés de rouge brunâtre, sauf une bande transversale où les stries interrompues laissent apparaître la couleur du fond, qui est jaune clair. Les pétales et le labelle, carnés, lavés de rougeâtre à leur sommet, sont petits et embrassent étroitement les organes générateurs. Le pédicelle, relativement long, qui soutient la fleur, porte à sa base une grande bractée jaunâtre.

C'est merveilleux de voir les pieds adultes de *Grammatophyllum Ellisi*, naturellement très floribonds, lancer autour d'eux quatre ou cinq de ces grappes lourdes qui s'arquent et retombent comme des jets de fleurs.

On cultive cette espèce dans la serre chaude, en pot garni d'un épais drainage et du compost employé pour les *Angræcum*. La présence des pseudo-bulbes indique pour les *Grammatophyllum* la nécessité d'une saison de repos, pendant laquelle les arrosages doivent être très modérés, presque suspendus. Cette saison, en culture normale, va de novembre à février. A partir du commencement de ce dernier mois, les arrosages doivent être augmentés progressivement : la végétation active recommence.

Les *Phajus tuberculosus* et *Humbloti*, trouvés en même temps par M. Humblot, furent importés il y a une huitaine d'années. Ce sont des orchidées munies de pseudo-bulbes et dont les feuilles rappellent celles d'un *Aspidistras*, sauf les nervures parallèles qui en sillonnent la face.

La première espèce avait été découverte par Dupetit-Thouars, il y a un siècle, et décrite par ce botaniste sous le nom de *Limodorum tuberculosum*. Ses fleurs en grappes dressées ont les sépales et les pétales blancs; mais le labelle, de forme trilobée, frangé, a les lobes latéraux mouchetés de rouge cramoisi sur fond jaune et le lobe médian marbré de rose violacé sur fond blanc ; il porte en outre, à son sommet, de petites excroissances jaunes en forme de crêtes.

Dans les *Phajus Humbloti*, sépales et pétales sont uniformément teintés de rose tendre; le labelle gaufré, à bords irrégulièrement découpés et colorés de rouge carmin, présente, en son milieu d'un blanc pur, une sorte de boursouflure jaune bilobée et claviforme. Ces fleurs mesurent de 5 à 6 centimètres de diamètre.

De serre chaude, le *Phajus tuberculosus* ne supporte cependant pas sans en être incommodé une température dépassant 20 degrés.

Quant au *Phajus Humbloti*, il passe pour végéter parfaitement dans la serre à *Odontoglossum*, qui est la serre froide en culture d'orchidées. Aussi sommes-nous convaincu que les Phajus malgaches sont des plantes d'altitudes élevées. Du reste, elles ne seraient pas les seules orchidées montagnardes du pays: une autre, le *Disa incarnata*, découverte il y a quelque soixante-dix ans par Lyell, sans indication spéciale d'habitat, fut retrouvée en 1881 par Hildebrant sur les flancs du massif d'Ankaratra, au centre de l'île.

L'altitude maximum en cet endroit n'est pas éloignée de 2700 mètres.

Avec les orchidées dont nous venons de donner un bref aperçu on compte dans nos serres des palmiers comme le *Raphia*, des bananiers comme le *Ravenala*, des cycas, des népenthès, des ouvirandras, des pandanus, des dracænas, que nous avons pu soustraire vivants à cette terre dont plus de 2000 lieues nous séparent. Et tout ceci n'est que le commencement d'une collection destinée à prendre une énorme importance, si l'on en juge par ce qui reste de richesses végétales et de bijoux floraux dans la grande île africaine.

Poésies Arméniennes

Les persécutions subies récemment par les Arméniens sujets de la Turquie ont amené, comme on sait, une action des puissances auprès de la Sublime Porte et attiré en même temps l'attention du public sur cette race dont la vitalité s'affirme par la vigueur de ses convictions religieuses et par son activité industrielle et commerciale.

Les Arméniens ont une langue toute particulière, et leur littérature poétique moderne est digne d'attention, comme le prouvent les poèmes dont un savant professeur arménien, M. Minas Tchéraz, nous donne la traduction.

Ces poésies sont chacune d'un caractère différent. La première est due à un jeune homme mort de phtisie à vingt ans, Bédros Tourian :

Le Petit Lac.

« Petit lac, pourquoi tes flots demeurent-ils stupéfiés et ne bondissent-ils plus? Serait-ce qu'une belle femme s'est voluptueusement mirée dans ton miroir?

« Ou bien est-ce que tes flots admirent l'azur du ciel et ces nuages éclatants qui ressemblent à ton écume?

« Mon petit lac mélancolique, soyons amis.... Comme toi, j'aime à me recueillir, à me taire et à méditer.

« Mon front a autant de pensées que tu as de flots; mon cœur a d'aussi nombreuses plaies que tu as d'écumes.

« Mais si les constellations du ciel tombaient toutes ensemble dans ton sein, tu serais encore loin de ressembler à mon âme, qui est une immense flamme!

« Là, les astres ne meurent pas, les fleurs ne se

fanent pas, les nuages ne s'envolent pas, quand vous êtes calmes, l'air et toi.

« C'est toi qui es ma reine, petit lac, car lors même qu'un vent ride ta surface, tu me gardes encore en tremblant dans ta profondeur émue.

« Beaucoup m'ont repoussé, en disant : « Il n'a « qu'une lyre ». L'une a dit : « Il est chancelant; il n'a pas « de couleurs ». Une autre a dit : « Il est mourant! »

« Personne n'a dit : « Pauvre enfant! Pourquoi « donc se consume-t-il ainsi? Si je l'aimais, peut-être « deviendrait-il beau et ne mourrait-il pas. »

« Personne n'a dit : « Ouvrons le triste cœur de « cet enfant, pour voir tout ce qui y est écrit.... » Ce n'est pas un lion qui est là, mais un incendie.

« Il y a là des cendres!... un souvenir!... Que tes flots se troublent, petit lac, car un désespéré s'est miré avec envie dans tes profondeurs!... »

La seconde poésie, œuvre de Saïat-Nova, est d'un style purement oriental où l'abondance des images ne le cède qu'à la richesse de l'expression.

« Je ne soupirerai pas dans ce monde, tant que tu seras mon âme. Tu es pour moi une tasse d'or remplie de l'eau de l'immortalité. Je m'assiérai pour que tu jettes sur moi ton ombre, toi qui es pour moi une tente brodée d'or. Apprends d'abord mon délit, et tue-moi après, toi mon Sultan et mon Khan!

« Tu as une taille de cyprès et de platane, un teint de satin d'Europe; ta langue est de sucre, ta lèvre de candi; tes dents sont des perles et des diamants, tes yeux des coupes d'or émaillé, incrustées de pierreries; tu es pour moi un bijou rare et sans prix, un rubis du mont Bédakhch.

« Comment pourrai-je endurer cette peine? Ai-je un cœur pétrifié? Tu as fait de mes larmes du sang; ma raison est partie de ma tête. Tu es une vigne fraîche, et tu restes au milieu du frais jardin, environnée de roses tout autour; je voudrais voltiger sur toi comme un rossignol, car tu es pour moi un paysage d'amour.

« Ton amour m'a enivré; moi, je suis éveillé, mais mon cœur sommeille. Le monde s'est rassasié de monde, mon cœur reste affamé de toi. A quoi, chérie, te comparerai-je encore? Il ne reste plus rien sur le globe. Tu es pour moi une daine, un hippogriffe sorti de la mer de feu.

« Qu'est-ce que cela te fait si tu me parles une seule fois, pour montrer que tu es l'amie de Saïat-Nova? Tes rayons occupent la terre; tu t'élèves en face du soleil comme un bouclier. Tu as le parfum de la cardamome, du girofle, de la cannelle, de la rose, de la violette et de la marjolaine, et tu es pour moi la fleur rouge des champs et le muguet des vallées. »

Enfin la troisième de ces poésies est une berceuse de Raphaël Patkanian, mais une berceuse belliqueuse, s'il est permis d'accoupler ces deux mots. C'est la mère d'Aghassi, le héros national de l'Arménie moderne, qui s'adresse à son fils, excite son courage, l'invite à égaler Vartan, le héros de l'Arménie ancienne :

La Chanson de la Mère d'Aghassi.

« Réveille-toi, mon enfant bien-aimé; ouvre tes yeux limpides; secoue de tes paupières le sommeil, et viens te reposer au sein de ta mère. Tu en as eu assez, de ces contes que les bons anges t'ont débités dans ton rêve; viens écouter à présent ce que tu verras dans le monde.

« Réveille-toi, mon enfant; jusqu'à quand dormiras-tu? Ouvre tes beaux yeux, où ta mère voit sa fortune, sa gloire, sa vie et son soleil.

« Tu vas grandir, ta taille va s'élancer (que je sois sacrifiée pour ta taille de platane!); les génies de l'Ararat te donneront de la force, afin que tu deviennes brave comme Vartan. J'ai cousu de mes doigts pour tes reins une ceinture brodée d'or; j'attacherai à ta ceinture une épée, que j'ai aiguisée moi-même.

« Réveille-toi, mon enfant; jusqu'à quand dormiras-tu? Ouvre tes beaux yeux, où ta mère voit sa fortune, sa gloire, sa vie et son soleil.

« Un cheval, debout dans notre cour, t'attend avec impatience. Réveille-toi, mon enfant; jusqu'à quand dormiras-tu? Prends ton épée meurtrière. Ta nation arménienne pousse des sanglots, mains et pieds enchaînés; tes frères sont dans l'esclavage;... brave! resteras-tu le seul endormi?...

« Réveille-toi, mon enfant; jusqu'à quand dormiras-tu? Ouvre tes beaux yeux, où ta mère voit sa fortune, sa gloire, sa vie et son soleil.

« Non! mon fils s'éveille vite, il monte son cheval bridé, essuie les larmes de l'Arménien, fait cesser pleurs et lamentations. Frères arméniens! attendez encore un peu : mon Aghassi s'est réveillé, a mis sa ceinture, a suspendu au côté son épée et a monté son coursier. »

Ces trois pièces ne sont-elles pas dignes, par leur style ou par leur souffle poétique, de prendre place dans les collections de nos amateurs de *Folk-Lore*?

Revue générale des Sciences pures et appliquées. — 15 août 1895, n° 15 (Directeur Louis Olivier).

On se souvient que la *Revue générale des Sciences* a publié dans sa livraison du 15 novembre 1894 un certain nombre d'articles sur le Congo Français. Suivant la même méthode, elle consacre aujourd'hui un numéro tout entier à Madagascar. Les articles, au nombre de six, ne sont pas de la vulgarisation pure. M. Caustier n'a, il est vrai, dans *le Monde Malgache*, d'autre but que de nous résumer en traits sobres ce qu'on sait de la géographie générale de l'île, mais les articles de MM. Milne Edwards sur *les animaux de Madagascar*; de Faymoreau, planteur à Madagascar et à Mayotte, sur *les Grandes Cultures à Madagascar*; L. Suberbie, sur *les Gisements aurifères de Madagascar*; Foucart, explorateur, sur *l'État actuel du commerce à Madagascar*; et du docteur R. Lacaze, médecin du corps expéditionnaire de Madagascar, sur *la Pathologie de Madagascar*, se distinguent par la compétence spéciale de leurs auteurs. Il n'est nullement indifférent, au moment où s'accomplit cette expédition qui coûte tant d'efforts et d'hommes, de se rendre clairement compte des maladies qui abattent nos soldats, et de voir affirmer par des bouches autorisées que des compensations sont au moins réservées à la France dans l'avenir.

De nombreuses illustrations, cartes et figures sont jointes au texte, et en facilitent la lecture.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Excursion de Vacances sur la Côte d'Espagne

(Provinces Basques, Cantabrie, Asturies)

Voyage Collectif d'une Famille de Quatre Personnes

30 jours : 1800 francs

8e J. Séjour à Santander

Journée consacrée au repos, à la visite de la ville, aux flâneries sur le quai (El Muelle) et spécialement aux bains de mer de Sardinero où deux tramways conduisent en 20 min. Là est l'élégance et le mouvement : sur la plage (2 kil. de long), musique tous les jours à 6 h. Bains de 1re et 2e classes. Après ces derniers, espace réservé aux femmes du peuple.

9e J. SANTANDER A COMILLAS

(Torre La Vega, Santillane)

BUDGET

Hôtel à Santander : Deux jours à 8 fr. 50 par personne par jour. . 68 »

Déjeuner en chemin. . . . . 12 »

HORAIRE

Partir de bonne heure de Santander avec sa voiture. Aller directement de Santander à Santillane (36 kil. en 3 h. 1/2. — 25 jusqu'à Torre la Vega ; 11 de Torre à Santillane), on arrive pour déjeuner.

Repartir de Santillane à 2 h. 1/2.

Arrivée à Comillas à 5 h.

OBSERVATIONS

Santillane (Santillana del Mar)

Bonne auberge chez l'employé de la poste, Valeriana Castillo (*Casa del Correo*). C'est une petite ville dont les maisons ont beaucoup de cachet par leur antiquité. L'église romane, le cloître, le splendide retable, le tombeau de sainte Julienne sont absolument remarquables. La date de 1325 sur un marbre placé à la porte d'entrée ne peut se rapporter à cette collégiale.

Comillas

Fonda (hôtel) *Cosme* dans le haut de la ville. Gentille petite ville avec bains de mer, bâtie en amphithéâtre. Palais et séminaire modernes du marquis de Comillas : sa colonne commémorative. Très beaux arbres et jolies promenades autour de la ville.

10e J. SANTILLANE A LA HERMIDA

San Vicente de la Barquera. — Unquera

BUDGET

Hôtel à Comillas . . . . . 22 »

HORAIRE

Départ 6 h. M. déjeuner à Unquera. 10 »

Arrivée à San Vicente de la Barquera 8 h. 1/2. Repartir à 10 h. 1/2. — Arrivée à Unquera à midi 1/2. — Repartir à 3 1/2 ; arrivée à la Hermida à 6 h. 1/2.

OBSERVATIONS

Route de Comillas à Unquera le long de la côte cantabrique, fort belle. Vue merveilleuse sur l'estuaire de San Vicente de la Barquera du haut de la côte de la Revilla, avec son long pont, les Picos de Europa dans le fond. Pendant l'arrêt à San Vicente de la Barquera monter au château (ruines), à la vieille église (tombeaux des Corro) : vue superbe.

A Unquera bifurquent les routes de la côte et de la Liebana : très bonne auberge-hôtel chez le débitant au coin du pont.

VUE DE SAN VICENTE DE LA BARQUERA.
D'après une photographie.

Le défilé que l'on suit pour remonter le cours du Deva jusqu'à la Hermida est une des plus jolies parties du voyage.

Descendre à l'*hôtel des Bains* à la Hermida (où se trouvent les thermes).

11e J. La Hermida et les environs[1]

BUDGET

Excursion à Andara (facultative). . 20 »

OBSERVATIONS

Si le temps le permet, monter aux mines célèbres d'Andara à l'entrée des Pics d'Europe : route de chars, sentier de piétons. A pied environ 4 h. pour monter : 2 h. pour rester. Si l'on marche bien, y aller à pied : sinon on trouve des chevaux à la Hermida.

Si le temps n'est pas très sûr, se promener dans la gorge de la Hermida, ou bien avec sa voiture remonter jusqu'à

Potes, à l'entrée de la Liebana

(Vieille petite ville : 6 h. aller et retour.)

12e J. LA HERMIDA A LLANES

BUDGET

Hôtel des Bains à la Hermida. . . 56 »

Déjeuner à Unquera . . . . . 10 »

HORAIRE

Départ à 9 h. Arrivée à Unquera à 11 h. 1/2, repartir à 1 h. 1/2. — Arrivée à Llanes 4 h.

OBSERVATIONS

A la rigueur les chevaux peuvent faire la course d'une seule traite (50 kil. environ). Partant de la Hermida après déjeuner, vers 11 h., on serait à Llanes à 4 heures, ce qui est suffisant pour voir cette ville (*Hôtel Firmin* : bon). — Restes d'enceinte le long du port et près de l'église : à l'entrée de la ville (ouest) donjon très beau. Petit port très pittoresque ; longer sa rive droite jusqu'à l'entrée de l'étroit goulet.

13e J. LLANES A COVADONGA

BUDGET

L'hôtel à Llanes. . . . . 25 »

Paiement du voiturier en arrivant à Covadonga : 4 journées 1/2 et 2 1/2 pour le retour, 7 jours à 30 fr. (plus 10 fr. de pourboire) . . 220 »

HORAIRE

Partir à 7 h. M. Arrivée à midi à Covadonga.

OBSERVATIONS

A 9 kil. de Llanes prendre la route de montagne du Bedon qui se dirige vers le sud et arriver à Covadonga par Onis.

A Covadonga il n'y a qu'un hôtel adossé au couvent : chambres modestes, mais propres, cuisine bonne. (Nombreux touristes et pèlerins.) — Situation curieuse : souvenirs historiques.

14e J. Séjour à Covadonga

BUDGET

Anes pour les dames, promenade. 6 »

OBSERVATIONS

Rester un jour à Covadonga. Les promenades le long du torrent, la visite de la grotte où est enterré le roi Pelage, celle de la basilique en construction (vue de la galerie extérieure), occuperont la matinée.

Dans la journée, les dames à âne, les messieurs à pied, iront au lac Enol (6 h. en tout), d'où une vue intéressante sur les montagnes asturiennes. Avant de partir, commander pour le lendemain matin une voiture à Cangas (par téléphone).

15e J. CANGAS, LA GORGE DU SELLA

BUDGET

Hôtel de Covadonga : 2 j. à 8 fr. 50 par personne par j. . 68 »

Voiture pour Cangas et pour la course du Sella. . . . . 30 »

HORAIRE

Partir de Covadonga à 9 heures : arrivée à Cangas à 10 h. 1/2. — Reprendre à 1 h. la voiture pour la course du Sella : rentrée 7 h.

OBSERVATIONS

Cangas de Onis (un seul hôtel au fond d'une ruelle) n'offre rien d'intéressant en dehors de son vieux pont en amont, sur le bord du torrent. — Une excursion dans la gorge du Sella, remonter jusqu'au bout (20 kil. environ) est *indispensable*. C'est le *clou* du voyage : ce défilé est un des plus beaux d'Europe ; route neuve excellente, promenade de 5 à 6 h., hautement recommandée[1].

1. Voir *A Travers le Monde*, p. 388.

1. Voir *le Tour du Monde : Aux Pics d'Europe*, par Labrouche et de Saint-Saud, 1er semestre, 1894, p. 97-128, liv. 1728 et 1729.

1. Voir *le Tour du Monde*, 1er semestre, 1894, p. 112.

(*A suivre.*) Cte de Saint-Saud.

A Roncevaux

Une excursion à Roncevaux est un pèlerinage au berceau de la France naissante. La nature y est un cadre merveilleux aux souvenirs de notre épopée nationale. M. Jacques Porcher a bien su rendre dans les lignes qui suivent les impressions diverses de ce tableau à la fois historique et pittoresque :

Je quitte Saint-Jean-Pied-de-Port, escorté d'un jeune gars puissamment râblé, pour atteindre Roncevaux par une montée de 22 kilomètres.

La matinée est fraîche. Une brume épaisse nous enveloppe et nous cache la route à quelques mètres devant nous. Mais au-dessus de nos têtes la vapeur se colore en rose, présageant l'approche du jour. Peu à peu elle s'éclaircit, se déchire par places, et, comme un rideau qui s'entr'ouvre, nous laisse apercevoir un coin de forêt, une pente de prairies, un torrent qui saute sur des roches. Enfin elle se dissipe complètement : le soleil triomphe, et d'un seul coup le paysage entier s'illumine.

La gorge est étroite : les montagnes descendent jusqu'à la Nive et penchent sur ses eaux leurs châtaigniers et leurs chênes verts. Nous avançons sans croiser un être humain. Mais cette solitude n'a rien d'attristant, elle s'anime de mille bruits harmonieux : les chants des oiseaux qui s'éveillent, la plainte du torrent, les clochettes des troupeaux dispersés sur les hauteurs.

VUE GÉNÉRALE D'ARNÉGUI.
Photographie de M. J. Porcher.

Au bout d'une heure et demie de marche nous atteignons Arnégui, le dernier village français, quelques maisons assises au bord de l'eau. Des poules picorent devant les portes ; des pourceaux se vautrent paresseusement sur le sol ; une vache nous regarde par la lucarne de son étable, et sur un banc, revolver à la ceinture, des douaniers fument leur pipe. Je franchis le pont international jeté sur la Nive avec cette petite pointe d'émotion que je ressens toujours en quittant notre terre de France, et me voilà en Espagne. Et aussitôt commencent les tribulations. On parle de la muraille de Chine, qu'est-elle auprès de la muraille d'Espagne ? Et quelle erreur a commise le grand roi en déclarant qu'il n'y avait plus de Pyrénées !

Valcarlos a un établissement hydrothérapique, moins luxueux que ceux de Luchon, et une petite église toute blanche. Devant le porche, une terrasse plantée de beaux arbres : de là on plonge sur la gorge au fond de laquelle la Nive tord son ruban d'argent. La rive française, escarpée, presque droite, se hérisse de roches énormes apparues au travers des fougères et des arbustes suspendus. Sur la rive espagnole, des prairies descendent en pente douce, et leur vert tendre est nuancé par places du vert plus sombre des bouquets de bois.

Je me dispose à prendre un cliché de l'église. Mais j'ai compté sans les *carabineros*, attachés à mes pas comme les Érinnyes aux traces d'Oreste. Un brigadier surgit.

« Défense de lever des plans de la frontière !

— Ce n'est pas un plan, c'est la photographie de l'église.

— C'est tout comme.

— Brigadier, vous n'avez pas raison.

— Si, Señor.

— Non, Señor.

— N'importe, c'est défendu. »

Du coup je commence à grogner. Quoi ! j'ai payé quatre pesetas à la douane pour mon bois fin travaillé, *madera fina labrada*, et je n'ai pas même le droit de m'en servir ! Je fais appel à tout ce que je sais d'espagnol, et, ponctuant mes paroles d'énergiques *caramba*, je somme mon ennemi de me conduire à l'officier. Je

trouve un homme plein de courtoisie, un véritable hidalgo, qui au premier mot m'accorde toutes les autorisations que je désire. Triomphant, je braque mon objectif à la barbe du brigadier, puis nous repartons.

Halte-là! nous crie-t-on à la sortie de Valcarlos. Cette fois c'est le médecin. On a signalé à Marseille quelques cas de choléra, la France entière est considérée comme contaminée. Nous passons donc à la visite : l'homme de l'art nous révèle que nous ne présentons aucun symptôme alarmant. Cette nouvelle nous met la joie au cœur, et je serre précieusement dans ma poche la patente qui proclame ma bonne santé.

Tous ces incidents nous ont fait perdre beaucoup de temps, et il est plus de neuf heures quand nous nous remettons en marche. Le soleil est chaud, mais nous avons déjà atteint une altitude respectable, et l'air très vif rafraîchit nos fronts. La route, qui grimpe en lacets, est bordée à droite de prairies d'où descendent des ruisseaux, tandis qu'à gauche elle plonge sur la gorge, au fond de laquelle s'abrite le hameau de Gaïnecoleta. De grands rochers dressent leurs parois au-dessus des maisons, et l'on s'étonne de la tranquillité des habitants devant cette menace perpétuelle d'éboulement. Chemin faisant, nous croisons quelque colporteur chaussé d'espadrilles, la jambe serrée dans une molletière en corde, l'échine pliant sous le poids de sa pacotille; ou bien un paysan qui porte un agneau sur ses épaules dans l'attitude du bon pasteur. Des chariots chargés de sacs de farine ou de fûts de vin gravissent la pente sous l'effort de huit mules pomponnées de laine rouge, et leur conducteur les suit à quelque distance en chantant un couplet basque. Et toujours apparaît par places l'inévitable carabinero, le toquet rouge et noir incliné sur l'oreille.

VUE DU COUVENT DE RONCEVAUX.
Photographie de M. J. Porcher.

Avant d'atteindre le sommet du col on pénètre dans une magnifique forêt de hêtres. Les troncs s'élèvent lisses et nus, semblables à des colonnes, et ne portent de rameaux qu'à une grande hauteur. L'air circule sous la futaie, tout imprégné des parfums sylvestres. A travers les arbres qui dévalent sur les pentes, sous l'ombreuse voûte des branches, l'œil entrevoit des roches moussues, des buissons, des fleurs sauvages, des ruisseaux qui filtrent parmi les feuilles mortes. Çà et là perce un rayon de soleil qui se joue sur l'écorce grise d'un hêtre, et sa vive clarté fait paraître plus profonde la demi-obscurité où nous marchons.

En sortant de la forêt nous arrivons au but de la montée : nous voici au port d'Ibaneta. Une petite chapelle y dresse ses murailles ruinées. C'est tout ce qui reste de l'hospice et du monastère fondés par Charlemagne et confiés par lui à un ordre religieux-militaire. Les moines-soldats donnaient l'hospitalité aux voyageurs; ils devaient aussi les protéger contre les Maures, dont les incursions s'étendaient jusque-là, et contre les bêtes féroces, alors nombreuses dans la montagne. Le couvent et l'hospice furent détruits en 920 par les troupes d'Abd-er-Rahman, et les religieux allèrent s'établir un peu plus bas, au lieu même où s'était livrée la bataille de Roncevaux.

La route qui descend, bordée de forêts, nous y conduit en un quart d'heure environ. Devant nous s'ouvre un cirque de montagnes boisées où les deux villages de Roncevaux et de Burguete sont assis parmi les prairies et les bosquets. C'est là que Roland soutint la lutte suprême, là qu'il succomba, sous le nombre, le cor aux lèvres, appelant vainement à l'aide l'armée déjà lointaine. Et les vers de Vigny reviennent chanter en ma mémoire.

Aujourd'hui la nature est souriante et douce. La terre où tant de guerriers sont tombés s'est revêtue de gazons et de fleurs, l'eau du torrent coule limpide, et des brebis paissent sur les flancs du superbe Altabiscar, d'où les Vascons firent pleuvoir les roches sur les Français. Mais le souvenir de la grande journée ne s'est point effacé; de chaque côté de la frontière le nom de Roland est resté glorieux, les fils des vainqueurs ne le prononcent qu'avec respect.

Pourtant ce n'est point en mémoire de lui que fut élevé le monastère. La légende lui attribue une autre origine. Quand les Arabes entrèrent en Espagne, les habitants enfouirent dans la terre les objets sacrés pour les soustraire aux outrages des musulmans. C'est ainsi que fut cachée une image de la Vierge qu'on révérait à Roncevaux. Il y avait déjà deux siècles que la statue était enterrée, et nul ne savait en quel endroit. Or, une nuit, un berger vit apparaître un cerf entre les cornes duquel brillait une rayonnante lumière. Le prodige s'étant répété plusieurs fois, il le révéla aux religieux d'Ibaneta, qui prévinrent l'évêque de Pampelune. On poursuivit le cerf, on allait l'atteindre, quand il disparut. Alors l'évêque fit creuser la terre à la place où l'animal s'était arrêté, et l'on trouva à une faible profondeur, protégée par une niche de pierre, la statue de la Vierge. Elle fut portée solennellement au village, et l'on décida de construire un sanctuaire en son honneur.

Le projet ne fut réalisé que trois cents ans plus tard, au commencement du XIIIe siècle, par le roi de Navarre don Sanche le Fort. Auprès de l'église et du couvent, qui à cette date existait déjà, d'autres monuments s'élevèrent : une deuxième église bâtie également par don Sanche et consacrée à saint Augustin, la chapelle de Saint-Jacques, celle du Saint-Esprit, plusieurs maisons. Mais, durant la guerre entre Ferdinand le Catholique et le roi de Navarre don Juan Labrit, le village fut désolé par un terrible incendie. Les traces du sinistre n'ont point complètement disparu : les églises ont beaucoup souffert, et quelques maisons n'ont plus que des pans de murs noircis par le feu.

Mais on a restauré le couvent, on travaille même à

l'agrandir d'un second corps. Sans doute on ne négligera pas non plus les édifices qui l'entourent. Ils méritent bien d'être entretenus, sinon pour leur valeur artistique, du moins par égard pour leur grand âge et les glorieux souvenirs qu'ils évoquent.

Avant de visiter l'abbaye, songeons à réparer nos forces : ventre affamé n'a point d'yeux, non plus que d'oreilles. C'est un fait humiliant à constater, mais indéniable. Où est la posada? Toutes les maisons se ressemblent, et toutes restent hermétiquement closes. Personne pour nous renseigner : il est une heure, on fait la sieste. Je frappe à une porte, à deux, à dix, sans obtenir la moindre réponse. Enfin, quand j'ai fait le tour du village, je découvre à son extrémité, au bord de la route qui mène à Burguete, une bâtisse vermoulue que de loin j'avais prise pour une ruine. Devant le porche une carriole dételée dresse ses brancards vers le ciel; une mule, attachée à un anneau du mur, semble dormir tout debout, et les mouches forment un essaim autour de ses flancs maigres. Pas de doute cette fois. Nous pénétrons sous la voûte et nous entrons dans une vaste cuisine. Une dizaine de personnes y sont réunies, et pourtant le silence est complet. Chacun fait son office sans mot dire. Une robuste matrone surveille la marmite. La servante lave des écuelles. Sous le manteau de la cheminée une vieille accroupie se chauffe. Auprès d'elle une jeune mère allaite son nourrisson, et sur des escabelles de bois cinq hommes au teint brûlé, à l'expression farouche, mangent leurs *garbanzos* sans échanger une parole. A notre salut on répond par un laconique *buenas tardes* et tout retombe en silence.

CHAPELLE SANCTI SPIRITUS A RONCEVAUX.
Photographie de M. J. Porcher.

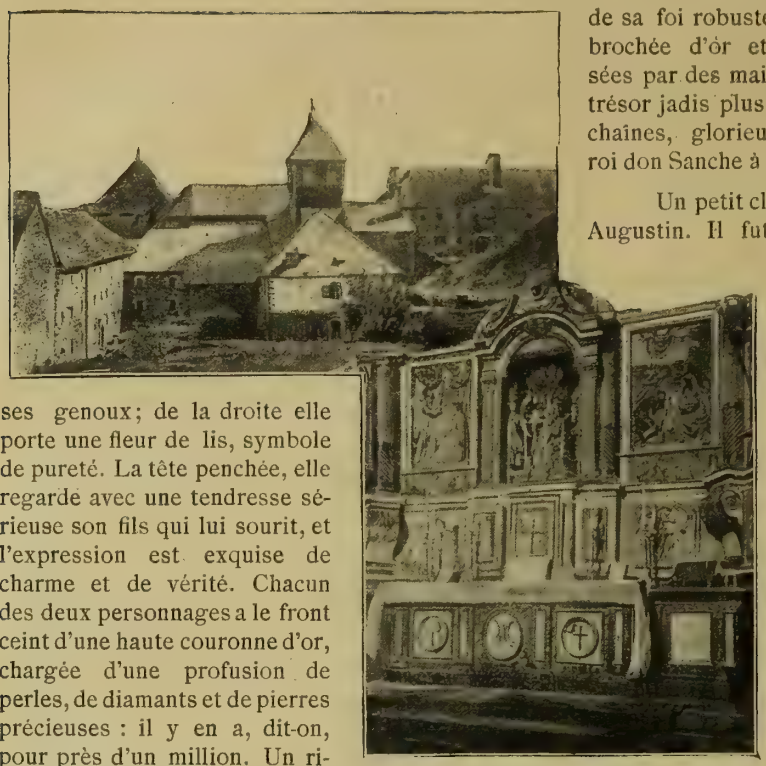
Cet accueil ne m'étonne point : je sais les Espagnols peu expansifs. S'ils vous connaissent, ils se montrent courtois, aimables même, sans jamais se livrer entièrement. Ils vous demanderont vos ordres, se mettront « à la disposition de votre grâce »; mais ne vous y trompez pas et gardez-vous d'abuser de cette formule obligeante : ils sauraient promptement vous faire sentir que politesse n'est point camaraderie. A l'égard d'étrangers, ils observeront une extrême réserve, également éloignée de cette morgue dédaigneuse qu'on reproche aux Anglais et de cette curiosité un peu ironique dont nous sommes trop souvent coupables. Nous étions là depuis cinq minutes sans que personne nous eût regardés, ni même eût semblé s'apercevoir de notre présence. Mais l'hôtesse avait rapidement dressé notre couvert et posé devant nous la tortilla traditionnelle, des truites, des côtelettes et des fraises, de petites fraises de montagne aussi fraîches et parfumées en cette fin d'août qu'en plein mois de juin.

Le couvent a sa façade tournée vers le sud. C'est un bâtiment très simple à deux étages, flanqué d'une aile légèrement en retraite, sous laquelle est percée une voûte qui donne accès à l'église. Au-dessus de la porte principale, un écusson contient les armes de l'ordre : une croix dont le bras supérieur est recourbé à droite. Elle participe ainsi de l'épée et de la crosse pastorale, double allusion aux anciens droits militaires des religieux et à la dignité épiscopale du prieur. L'intérieur offre peu de caractère. Au premier se trouvent les appartements réservés à l'évêque de Pampelune, qui vient chaque année officier le 8 septembre, jour de la fête de la Vierge. Les pièces, à boiseries blanches, sont nues et froides, les meubles presque pauvres, et ce logis inconfortable cadre mieux avec les fonctions de celui auquel il est destiné que les somptueux palais épiscopaux d'Italie ou de France.

Le second étage est occupé par le prieur et les dix-sept canonigos. Ceux-ci obéissent à la règle de Saint-Augustin, établie à Roncevaux dès le XIe siècle, mais ils ne sont point soumis à une stricte observance. Tout en faisant vœu de pauvreté, ils conservent la libre jouissance de leurs biens, sans pouvoir pourtant en disposer par testament. Au lieu de vivre en commun, comme le veut le règlement de l'ordre, ils habitent séparément et ne se réunissent que pour les offices et les repas. Leurs chambres sont agréables et ne ressemblent point aux cellules austères des chartreux. Ils ont un bon lit, une table de travail, des livres. Leur fenêtre, souvent égayée de fleurs, a vue sur la campagne, et, s'ils veulent se reposer, ils peuvent s'y accouder et contempler les prés et les bois en fumant leur cigarette. Préfèrent-ils marcher, ils ont toute latitude de sortir, l'office terminé, et de diriger leur promenade où bon leur semble. Cette vie paisible satisfait l'âme aussi bien que le corps : quand on croise quelqu'un des religieux, on est frappé de son air de santé et de bonne humeur; lui adresse-t-on la parole, la réponse est donnée d'une voix aimable et joyeuse.

L'église dresse au-dessus du couvent sa tour carrée, munie sur chaque face de deux logettes à mâchicoulis. Les murailles extérieures, dégradées par l'incendie, sont cachées par des bâtiments. Seul le portail est dégagé et s'ouvre sur le passage où conduit la voûte percée dans la façade du monastère. Il est surmonté d'une archivolte ogivale, supportée par des colonnettes.

L'intérieur est très sombre. Quand l'œil s'est habitué à l'obscurité, il distingue au fond de la nef un maître-autel en marbre, orné de trois cartouches où sont sculptées les armes de l'ordre et les premières lettres de l'*Ave Maria*. Au-dessus se dressent trois étages de boiseries polychromes : statuettes de saints, scènes de l'Évangile ou de la Bible, dont les couleurs atténuées par le temps se fondent et s'harmonisent. Le compartiment central, creusé en forme de niche et encadré de deux pilastres corinthiens, abrite la statue en bois de la Vierge miraculeuse. Vêtue d'une robe d'argent, Marie est assise parmi des anges. De la main gauche elle soutient l'enfant Jésus, grimpé debout sur



COUVENT DE RONCEVAUX
VU DU CÔTÉ NORD
ET CHAPELLE DE LA VIERGE MIRACULEUSE.
Photographie de M. J. Porcher.

ses genoux; de la droite elle porte une fleur de lis, symbole de pureté. La tête penchée, elle regarde avec une tendresse sérieuse son fils qui lui sourit, et l'expression est exquise de charme et de vérité. Chacun des deux personnages a le front ceint d'une haute couronne d'or, chargée d'une profusion de perles, de diamants et de pierres précieuses : il y en a, dit-on, pour près d'un million. Un rideau protège la statue contre les regards indiscrets. On ne le lève que le jour de la fête ou bien quand viennent des visiteurs de marque, m'a dit en s'inclinant le flagorneur sacristain.

Une chapelle de droite, dont l'autel est surmonté d'un christ affublé d'un jupon de soie, suivant la bizarre mode espagnole, possède une statue à mi-corps, en bois peint, de Valdes de Leal, une *Mater dolorosa*. La tête est légèrement inclinée, les yeux grands ouverts sont noyés de larmes; deux ont roulé sur les joues, laissant une trace humide; la bouche se contracte sous l'angoisse; les mains sont jointes dans un geste suppliant. Peut-être on reprochera à l'œuvre quelque excès de réalisme. Mais cette face pâle, éperdue de douleur, entrevue dans la pénombre de la nef, produit une impression poignante.

Dans la sacristie, le premier objet qui m'est montré, c'est une paire de larges pantoufles en velours violet : mon guide m'affirme qu'elles ont appartenu à l'archevêque Turpin. Je fais mine de le croire pour ne le point contrister, mais je me dis à part moi que Turpin ne fut point tué à Roncevaux puisqu'il n'assistait pas à la bataille, qu'il revint seulement avec Charlemagne en entendant les appels du cor, et que d'ailleurs il chaussait sans doute à la guerre des bottes de cuir plutôt que des pantoufles de velours. Les masses d'armes de Roland et d'Olivier me laissent tout aussi incrédule : à supposer qu'elles aient été trouvées en effet parmi les cadavres, rien ne prouve qu'elles aient bien été maniées par les deux chevaliers. Et puis Roland ne devait guère user de telles armes, car il avait Durandal.

J'aime mieux admirer : la belle Vierge sur bois de Jean de Joannes; ce vieux triptyque à volets où un artiste inconnu a peint la Passion avec toute la ferveur de sa foi robuste et naïve; ces chapes magnifiques en soie brochée d'or et d'argent, dont quelques-unes furent tissées par des mains royales; ces ivoires sculptés, restes d'un trésor jadis plus riche encore; et surtout ces fragments de chaînes, glorieux trophée enlevé aux musulmans par le roi don Sanche à la fameuse bataille de las Navas de Tolosa.

Un petit cloître unit l'église collégiale à l'église Saint-Augustin. Il fut construit au XVIIe siècle pour remplacer l'ancien qui s'était écroulé. Nous n'avons point gagné au change. D'après les archives de l'abbaye, le cloître primitif était aussi élégant, aussi finement découpé que celui de la cathédrale de Pampelune.

Le cloître actuel, aux murailles nues, est éclairé par des baies ogivales sans aucun ornement, séparées par de lourds contreforts. Dans la cour, pas de ces parterres fleuris, de ces arbustes au léger feuillage, de ces vasques de marbre où tombe un jet d'eau, comme on en voit ailleurs, mais seulement des herbes folles, des touffes d'orties et des fragments de pierres tombées des murs.

L'église Saint-Augustin s'ouvre sur une des galeries. Très haute de voûte, d'un pur style gothique, mais très obscure et passablement délabrée, elle renferme une statue gigantesque de don Sanche le Fort. Le pauvre roi a le nez cassé, un pied coupé, une épaule disjointe; il gît dans la poussière parmi les toiles d'araignées, et son visage mutilé semble regarder avec chagrin les ravages causés par les siècles au sanctuaire qu'il avait bâti.

Roncevaux possède encore deux édifices religieux : la petite église de Saint-Jacques, qui a conservé son portail ogival, et la chapelle du Saint-Esprit. Celle-ci, fort basse, n'est à vrai dire qu'une crypte : elle abrite une vaste fosse où furent entassés les cadavres recueillis sur le champ de bataille. C'est là que reposent les preux, et que Roland dort depuis douze siècles son éternel sommeil.

Les heures se sont envolées rapides à évoquer tous ces souvenirs, et le soleil descend derrière les cimes quand nous nous remettons en marche.

Une belle route mène à Burguete en une demi-heure. Bordée d'abord de hêtres magnifiques, elle traverse ensuite des prés que sillonnent les mille torrents de la montagne. Des vaches y paissent, et le son grave de leurs clochettes monte dans la paix du soir.

Bientôt nous atteignons le village et nous trouvons à la posada de Victoriana Inarrea bon gîte et bon souper. Alors, tandis que mon jeune porteur, moins ingambe que ce matin, s'abandonne aux douceurs d'un repos bien gagné, je vais m'asseoir au bord de la prairie et contempler encore une fois le cirque de Roncevaux qui s'endort sous les étoiles.

La Haute Vallée du Mékong

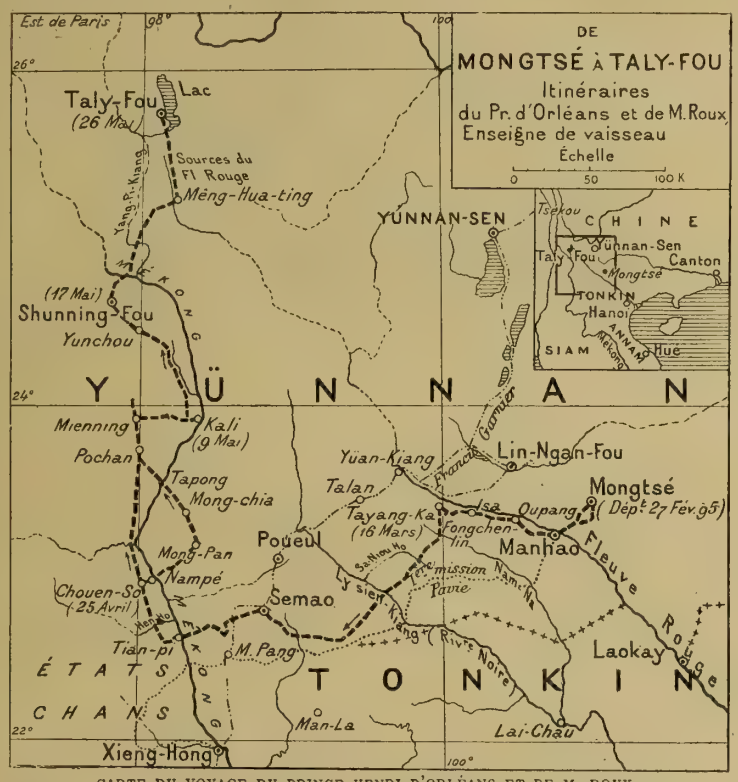
Le Prince Henri d'Orléans et M. Roux

Notre numéro du 28 septembre apportait à nos lecteurs des nouvelles d'un voyageur français, M. Bonin, engagé depuis le mois de juin dans le Yun Nan occidental et la haute vallée du Mékong.

Nous recevons aujourd'hui des nouvelles de notre ami M. Émile Roux, enseigne de vaisseau, qui, avec le prince Henri d'Orléans, travaille à reconnaître le cours supérieur du Mékong.

Malgré des dangers assez sérieux et des routes pénibles, le prince Henri et son compagnon sont arrivés à Ta-Li-Fou, d'où nous vient la lettre suivante. Ils peuvent se féliciter de cette première partie de leur voyage qui fixe d'une manière précise nos connaissances sur le bassin encore mal connu du Mékong, depuis Tian-Pi, près de Semao, dans la région de la Chine qui confine à la Birmanie, jusqu'au 25e degré.

Nos lecteurs en jugeront par le croquis que M. Roux a dressé pour nous sur les lieux mêmes.



CARTE DU VOYAGE DU PRINCE HENRI D'ORLÉANS ET DE M. ROUX.

Cette carte a été dressée d'après les documents fournis par M. Roux. Elle suit l'orthographe adoptée par lui. Nous avons maintenu dans le texte l'orthographe de l'Atlas Schrader.

Taly-Fou, 11 juin 1895.

Je viens tenir la promesse que je vous ai faite de vous donner de nos nouvelles et vous annoncer que la première moitié de ce voyage est une chose accomplie, et que dans trois jours nous repartons pour exécuter la seconde. Je vous envoie ci-joint notre itinéraire (avec les dates) qui me dispensera de vous donner beaucoup de détails purement géographiques.

Nous sommes partis d'Hanoï le 26 janvier : le prince d'Orléans, M. Briffaut (un colon établi depuis 11 ans au Tonkin) et moi; notre pauvre compagnon de Grandmaison était mort à la fin de décembre, d'une maladie des reins, comme vous avez pu l'apprendre par les journaux. — Nous n'emmenons que deux boys annamites et un interprète français-chinois.

Cliché Pirou, rue Royale.

HENRI D'ORLÉANS.

D'Hanoï à Lao-Kay, 10 jours sur les bateaux monoroues des Messageries Fluviales. Navigation très difficile, en pleine saison des basses eaux; nous faisons du reste le dernier voyage de l'année, le service ayant été interrompu la semaine suivante. — De Lao-Kay à Man-Hao, 3 jours en jonque. Traversée très rapide favorisée par un bon vent; nous lui devons d'échapper à une bande de 40 pirates, partis exprès de Lao-Kay avec des grenades incendiaires pour nous attaquer, nous brûler, et nous piller. Suivant la route de terre, ils ne purent arriver à temps à l'endroit qu'ils avaient préparé pour leur embuscade. C'est ici, par des lettres de Lao-Kay, que nous avons appris le danger auquel nous avons eu la chance d'échapper: bon augure pour l'avenir.

A Mongtsé, où il y a un consul français, nous achetons nos mulets, recrutons notre personnel, et organisons notre caravane.

Puis nous redescendons sur Man-Hao, et partons de là pour explorer la rive droite du Mékong, en nous proposant d'aboutir à Pou-Œul ou Semao. C'est tout à fait à tâtons que nous sommes obligés de marcher pendant les premiers jours; personne ne peut nous donner de renseignements sur les routes; et ce n'est guère que le 16 mars, à Tayang-Ka, que nous pouvons recueillir, auprès de muletiers chinois, des indications précises sur la route à suivre jusqu'à Muong-Lé et Semao.

Toute cette région est habitée par des tribus indigènes reconnaissant en général l'autorité de la Chine, mais auxquelles les Chinois se mêlent très peu. Les principales sont les Honnis (probablement la race aborigène du pays), les Lintinyous, les Poulas, les Lolos (dont beaucoup sont venus de Nankin) et les Païs; ces derniers sont de pure race laotienne; leur langue, leur écriture, leur religion et les signes extérieurs du culte sont en tous points semblables à ceux des Laotiens d'Indo-Chine. Ils habitent généralement les vallées chaudes, tandis que les Honnis se tiennent exclusivement dans les montagnes élevées.

Pays très coupé, très tourmenté; sentiers escarpés et détestables; différences de climat extrêmes entre les bords du fleuve Rouge et les forêts des hauteurs :

voyage pénible et fatigant, surtout jusqu'à Muong-Lé.

Huit jours après Semao, nous atteignons le Mékong; il coule entre deux immenses murailles à pic, la différence d'altitude entre le bord et les plateaux voisins étant rarement inférieure à 1300 mètres.

La région qu'il traverse est complètement déserte : il est en effet impossible, vu la verticalité des pentes, de faire aucune culture sur les bords. Le courant moyen n'est pas très fort, mais il y a de distance en distance de violents rapides et des roches qui rendent la navigation impossible. La largeur est de 100 à 150 mètres. La profondeur est énorme, et inconnue de tous les indigènes : j'ai sondé avec une ligne de 40 mètres sans trouver le fond. Une quinzaine de routes le traversent depuis Tian-Pi jusqu'au point où il est coupé par la route de Ta-Li-Fou en Birmanie : à chaque bac il y a un *likin* (poste de douane) autour duquel sont groupées quelques maisons, en général chinoises, quelquefois païes.

LE LAC DE TA-LY-FOU.

Du 22e au 23e degré de latitude, le Mékong présente partout les mêmes caractères. Il est impossible d'en suivre les bords, et dans son voisinage il n'y a aucun sentier; mais, comme notre itinéraire nous l'indique, nous remontons son bassin en nous écartant peu du grand fleuve, et déterminons six points de son cours.

De Semao à Tian-Pi, la population est presque exclusivement païe, ainsi que dans le pays de Mong-Pan et de Mong-Chia. Sur la rive droite, de Chouen-Lo à Pochau, les montagnes sont habitées par des Lo-Kais (variété de Lolos). De Mienning à Mênah-Huating, rien que des Chinois. Dans les plaines de Mênag-Hua et de Ta-Li-Fou, des gens de race min-chia. Un peu partout on rencontre des musulmans, mélangés depuis si longtemps avec les Chinois qu'ils diffèrent peu de ces derniers, et ne forment plus une race distincte.

Dans cette seconde partie du voyage, les routes sont meilleures et très fréquentées : nous ne rencontrons que peu de difficultés.

Le principal commerce est celui du coton et du thé, le premier venant de la région de Xieng-Hong, le second des célèbres jardins d'Ipang et d'Ihou. Il ne faut pas oublier que ces deux districts, source de la moitié du commerce du Yun-Nan, se trouvent dans le Laos, et précisément dans la région contestée; les Chinois l'occupent actuellement, avec l'appui de l'Angleterre. La récente mission de M. Pavie réussira peut-être à modifier, au moins en partie, la situation politique de ce riche pays. C'est fort à souhaiter pour les intérêts français.

En somme, nous avons fait 1700 kilomètres de routes, dont 1300 entièrement nouveaux, et d'une seule traite, de Mongtsé à Yun-Chou. Encore de Yun-Chou à Ta-Li-Fou, la route n'a-t-elle été explorée qu'un mois avant nous par un explorateur anglais, le capitaine Davis.

L'itinéraire que je vous communique a été porté sur la carte Pavie, afin que vous puissiez mieux vous rendre compte de son tracé par rapport aux pays antérieurement connus. Mais je dois vous prévenir que beaucoup de positions de la carte Pavie (surtout celles de Man-Hao et Mongtsé) sont erronées : rien d'étonnant, le Yun-Nan n'étant qu'un supplément pour cette carte dont les auteurs n'y sont pas allés, et par suite que mon itinéraire se trouve un peu déformé. Ne le considérez donc que comme un dessin indicatif, sans lui accorder de valeur cartographique. J'ai relevé toute la route, tracé l'itinéraire au 1/100000e, déterminé 4 longitudes, 30 latitudes, 13 déclinaisons magnétiques, 300 altitudes par le baromètre anéroïde, fréquemment comparé à l'hypsomètre. Avec tous ces éléments, je compte construire une carte détaillée de notre route; mais je ne pourrai naturellement le faire qu'en France, au retour.

En dehors de la géographie proprement dite, nous rapportons beaucoup de photographies et une vingtaine de vieux manuscrits lolos. Enfin le prince d'Orléans a réuni d'intéressantes collections d'histoire naturelle, et d'utiles renseignements commerciaux sur tous les marchés que nous avons traversés.

Dans 3 ou 4 jours nous repartirons, après avoir complètement réorganisé notre caravane : nous irons d'abord à l'ouest pour retrouver le bassin du Mékong, ensuite vers le nord jusqu'à Tsé-Kou, près de Ouïn. Là, si nous réussissons, notre mission géographique sera terminée : nous aurons en effet relié les itinéraires de Garnier à ceux de l'Anglais Gill et du comte hongrois Beïa Szechenyi. Il ne restera plus d'inconnue qu'une bien faible portion du Mékong, du nord de Tsiamdo jusqu'aux sources : encore Dutreuil de Rhins et Grenard l'ont-ils probablement traversée très haut dans leur récent voyage.

De Tsé-Kou nous rentrerons dans les pays civilisés, mais par où? Bien qu'ayant un plan conçu de longue date, il nous est difficile de l'indiquer à l'avance. Tout dépendra des circonstances et de notre veine — un facteur important dans les voyages.

Fouilles à Éleusis et à Lycosura

Les fouilles entreprises à Éleusis par la Société grecque d'Archéologie ont amené récemment la découverte d'une tombe très ancienne où l'on a fait des trouvailles importantes. Dans cette tombe il y avait, à côté d'un squelette de femme, de nombreux vases de terre cuite, deux trépieds, des anneaux d'oreille et des bagues en or, en argent et en bronze. Mais les objets les plus

intéressants par leur signification sont trois scarabées égyptiens et une petite statuette d'Isis en porcelaine. Ceci semble bien confirmer l'hypothèse qui donnerait aux mystères d'Éleusis une origine égyptienne. On doit remarquer cependant que cette découverte n'est pas sans précédents et que notamment à l'Héraion d'Argos, M. Waldstein a aussi trouvé des statuettes et des scarabées de provenance égyptienne. Il se pourrait donc bien que l'influence des cultes de l'ancienne Égypte ne se fût pas exercée seulement sur les mystères d'Éleusis, mais il y a là une question ardue et qu'il serait présomptueux de vouloir trancher ici.

On signale aussi, dans des fouilles entreprises à Lycosura, en Arcadie, la découverte de fragments de statues de marbre de très grande taille, attribuées au sculpteur Démophon, de Messène.

Voyages Excentriques

Dire de certaines idées qu'elles « sont dans l'air », est une expression aussi banale qu'elle est juste. Il y a vraiment des épidémies d'idées qui se transmettent à travers le monde comme l'influenza ou toute autre maladie contagieuse. Depuis qu'un original fit le pari de faire le tour du monde à ped, en partant sans un sou dans sa poche, cet exemple a suscité une foule d'imitateurs plus ou moins heureux.

Nous avons déjà parlé ici de l'Anglais Louden. Parti de Londres, il a traversé la France, l'Espagne, l'Algérie. Mais, lassé par cette course interminable, il a abandonné la partie.

Grandin le marcheur, qui prétendait autrefois traverser le Sahara de son pied léger, chemine en ce moment sur les routes qui, par Constantinople, le mèneront à Jérusalem.

Les deux journalistes Papillaud et Leroy, partis allègrement à pied de Paris, ont fait d'assez bonnes affaires, en chantant, dessinant, écrivant dans les journaux des pays traversés, pour s'offrir le luxe de bicyclettes. Ils publient même, çà et là, un journal intitulé *En Route*, et dont le septième numéro, en français, anglais et arabe, a paru à Alexandrie. Déjà, en effet, ils sont arrivés en Égypte. Après avoir traversé l'Italie, toujours imperturbablement gais, malgré leur arrestation à Messine où on les prit pour des espions, ils ont passé en Grèce et de là sont allés visiter Constantinople. Les voilà en bon chemin de réussite et ils persévèrent allègrement dans leur dessein.

Un autre Français, également journaliste, arrivait en même temps qu'eux à Alexandrie, mais par un itinéraire différent. Comme Louden, il a pris par l'Espagne et l'Algérie. Puis de Tunis il s'est embarqué pour l'Égypte. Il calcule qu'il a encore devant lui à parcourir 56 921 kilomètres (quelle précision !), à travers l'Asie occidentale, l'Australie, les deux Amériques et l'Angleterre.

Voici qu'un autre, Bénédic Arinthod, vient de partir de Besançon. Il a encore du chemin à faire, car il n'est qu'au début du voyage. Partant sans argent comme les autres, il a chanté dans les cafés-concerts, puis il a descendu la Seine comme marinier. Du Havre il ira à New-York, et, en traversant l'Amérique, il profitera de la proximité du pays pour pousser une pointe jusqu'au Mexique. Il ne semble pas qu'il se soit imposé de n'aller qu'à pied, et c'est pour son agrément, cédant à je ne sais quelles aspirations de poésie vagabonde, qu'il a entrepris ces longues pérégrinations.

L'Amérique ne se laisse pas distancer dans ce sport, qui semble du reste avoir pris naissance de l'autre côté de l'Atlantique. Nous avons déjà signalé plusieurs *globe-trotters* américains. Le 16 août, cinq Allemands quittaient New-York, sans un cent dans leur poche, arborant tricot bleu, orné de cette inscription en lettres rouges : *Around the world on foot*. Un journal, les *Daily News*, les envoyait ainsi, avec la mission de faire le tour de notre planète en deux ans. Il faut supposer qu'il réserve au retour une forte prime à ces intrépides, que l'attrait d'un jersey brodé n'a pas dû être suffisant à déterminer. Un des voyageurs, malade, a déjà été forcé de renoncer. Les autres: Neuwirth, Meyer, Feldmann et Wiessner, ont atteint Richmond dans les premiers jours de septembre et poussé de là vers la Nouvelle-Orléans. Ils iront s'embarquer à San Francisco pour l'Asie.

Mais ce qui nous paraît le plus invraisemblable et ce que nous tiendrons, jusqu'à plus ample informé, pour une aimable facétie, c'est cette nouvelle qui nous vient d'Allemagne : il se serait présenté dans les bureaux de la rédaction d'un journal berlinois un cycliste porteur d'une pancarte sur laquelle il était indiqué qu'il était Hollandais, sourd-muet et qu'il avait entrepris de faire le tour du monde à bicyclette. Bien entendu, il était, lui aussi, parti sans un sou vaillant, et il avait la prétention extraordinaire de vivre uniquement du produit des conférences qu'il ferait aux sourds-muets

Après tout, il y a bien des pays où les voyageurs peu versés dans les langues étrangères se trouveraient peut-être fort aidés par les artifices d'une mimique habile à exprimer toutes choses.

Les N'Sakkaras, par un membre de la mission française du Haut Oubanghi, 1893-1895, avec une carte hors texte. — Bar-le-Duc, 1895, 136 pages.

L'auteur de cette plaquette, M. P. Comte, a dû une partie de ses documents à MM. Liotard et Decazes. Il ne se trompe pas en disant qu'il comptait faire un *travail utile*. S'il est vrai en effet que la notice consacrée aux N'Sakkaras soit très sommaire, le glossaire de la langue n'sakkara qui y fait suite paraît devoir être indispensable désormais à tous ceux qui auront pour mission d'étendre notre influence dans les parages du Haut Oubanghi.

Carte des 200 premiers kilomètres du chemin de fer du Congo ; échelle du 1 100 000e, dressée par A. J. Wauters, secrétaire général de la Compagnie du chemin de fer du Congo.

Nous sommes heureux de signaler à nos lecteurs cette carte que nous avons reçue de son auteur. La ligne du chemin de fer y est marquée par étapes de 10 à 10 kilomètres, avec indication très précise des travaux d'art, leurs dimensions, ponts, cols, tranchées, etc. Depuis le récent voyage du *Souverain de l'État indépendant du Congo à Paris*, cette carte et ce tracé prennent un intérêt particulier.

Excursion de Vacances sur la Côte d'Espagne[1]

(Provinces Basques, Cantabrie, Asturies)

Voyage Collectif d'une Famille de Quatre Personnes

30 jours : 1800 francs

16e J. CANGAS A OVIEDO

BUDGET

Hôtels à Cangas : une journée complète à 8 fr. 50 par personne . . . . . 34 »
Déjeuner à Infiesto. . . . . 11 »
Places de la voiture de Cangas à Infiesto . . . . . 12 »
Chemin de fer d'Infiesto à Oviedo, 6 heures. . . . . 24 »

HORAIRE

Départ par la 1re voiture publique qui fait e service d'Infiesto vers 6 h. 1/2; arrivée à Infiesto à 8 h. 1/2. — Départ par le train, 12 h. 26. Arrivée à Oviedo 2 h. 40 : on peut varier soit en prenant à Infiesto le premier train à 8 h. 40 qui est à Oviedo à 10 h. 36, soit la 2e voiture publique de Cangas qui correspond au train de 12 h. 26. S'informer si ce dernier service a toujours lieu : il est souvent facultatif. (Une voiture particulière pourrait ne pas coûter plus cher que la diligence.)

OBSERVATIONS

Si l'on s'arrête de 8 h. 1/2 à midi 1/2 à Infiesto, visiter la ville (vieilles église et maisons) et déjeuner. — Si l'on a pris une voiture particulière à Cangas, visiter en route la belle église de *Villanueva* (à 5 min. du chemin), les ruines de l'Abbaye de *Villamayor*.

Oviedo

Nous engageons à descendre à l'*Hôtel-restaurant de Paris*, excellente maison (bonne cuisine) tenue par Français obligeants, calle Uria 14 (8 à 9 fr. par j. et par personne; réduction pour famille). Il y a l'*Hôtel de Madrid*, et l'*Hôtel Luisa* (ce dernier très espagnol, beaucoup d'affabilité).

17e J. Séjour à Oviedo

OBSERVATIONS

Visite de la ville. Visiter la manufacture d'armes (couvent de Santa Clara) avant 5 h. Ne pas manquer de voir le trésor de la cathédrale à la Camara Santa (s'informer de l'heure auprès du sacristain : vers 11 h. en général).

18e J. EXCURSION A GIJON

BUDGET

6 fr. 50 aller et retour par personne. 26 »

HORAIRE

Ch. de fer, départ 10 h. 03, arrivée 11 h. 40; — départ 6 h. 30; rentrée à Oviedo pour souper.

OBSERVATIONS

Ce port important mérite une visite.

19e J. Excursion à Aviles

BUDGET

7 fr. 50 par place aller et retour. . 30 »

HORAIRE

Départ 10 h. 03 : Villabona : Arr. 10 h. 41; dép. 10 h. 58. — Arrivée 11 h. 47. — Départ au retour à 6 h. 07. — Villabona 7 h. 20. Oviedo 8 h. 31 (ch. de fer).

OBSERVATIONS

Route très pittoresque. Aviles plus intéressant que Gijon au point de vue architectural : maisons anciennes nombreuses et curieuses églises.

20e J. Environs d'Oviédo

BUDGET

Voit. p. Caldas de Priorio 13 pers. 13 »

OBSERVATIONS

Le matin visiter deux antiques églises (Sino et Narranco) à 4 kil. environ d'Oviedo, au N.-O., bon chemin, que ne peuvent suivre les voitures cependant. Une heure pour monter; 3/4 d'h. pour redescendre sur Oviedo.

Dans la journée, en voiture particulière (de préférence aux omnibus) à Priorio, ou pour mieux dire, aux Bains thermaux (Caldas) au bas de Priorio. Faire passer sa carte de visite aux propriétaires du beau château de Priorio situé sur le Nalon pour visiter leur parc et les grottes du bord de l'eau. Priorio est à 12 kil. environ d'Oviedo.

21e J. Oviedo à Léon

BUDGET

Hôtel d'Oviedo, 5 j. à 8 fr. par j. . 160 »
Ch. de fer jusqu'à Léon (14 h. 50). 58 »

HORAIRE

Départ soit à 11 h. 40; arrivée à Léon à 5 h. 40 : soit par l'express (3 fois la semaine) à 3 h. 57 pour arriver à Léon à 8 h. 48. Dans ce dernier cas on passe le col de Pajares encore en lumière (7 heures). — La montée au col de Pajares est superbe.

OBSERVATIONS

Léon (*Hôtel Suiza* de préférence).

22e J. Séjour à Léon

(*Coucher à Palencia*)

OBSERVATIONS

Visiter le couvent de San Marcos à 20 min. de la ville (musée provincial).

Voir en détail la cathédrale et l'église de San Isidro.

BUDGET

Hôtel à 7 fr. 50 par personne, plus dîner du soir avant départ . . . . . 42 »
Places pour Palencia. . . . . 51 »

HORAIRE

Partir 6 h. 15 du soir, arrivée à Palencia 10 h. 32.

N. B. Palencia : *Hôtel Continental* (restauré) bon. Il y a aussi la *Fonda Samaria* près de la gare.

23e J. PALENCIA

BUDGET

Hôtel de Palencia. . . . . 30 »
De Palencia à Burgos. . . . . 45 »

HORAIRE

1° S'il y a un train du soir qui permette d'aller de Palencia à Venta, prendre un train vers 8 h. 15; on arrivera ainsi à Burgos à 11 h. 15.

2° Train de nuit vers 11 h. de Palencia, mais on s'arrête à la bifurcation de Venta près de 2 h. pour n'arriver qu'à 3 h. du m. à Burgos, ce qui est incommode.

3° On pourra partir le 24e jour au matin de Palencia à 6 h. 43, pour arriver à 7 h. 20 à Venta de Banos (changement de wagon) et à Burgos à 10 h. (dans ce cas un coucher de plus à Palencia que nous portons au budget de Burgos).

OBSERVATIONS

A Palencia visite détaillée de la cathédrale : promenade sur la rivière; aller au delà du vieux pont (rive droite). — Tapisseries dans la cathédrale. — Église de San Pablo.

24e et 25e J. Séjour à Burgos

OBSERVATIONS

A Burgos, *Hôtel de la Rafaela* de préférence, quoique moins central que d'autres. Aller au N.-O. de la ville visiter la vieille muraille maure. Visiter la cathédrale à deux reprises, sans se presser.

Les excursions à la Chartreuse (50 min. pour aller) et au couvent de Las Huelgas (25 min.) pourront être faites le matin, à pied, à la fraîcheur.

26e J. BURGOS A BIARRITZ

BUDGET

Hôtel à Burgos. . . . . 60 »
Déjeuner, place de Burgos à Hendaye . . . . . 127 »
Déjeuner à Hendaye. . . 12 » (argent français)
Places (1re jusqu'à St-Jean-de Luz; 2e de St-J. de-L. à Biarritz) . . . . . 9 »

HORAIRE

Départ de Burgos dans la nuit, arrivée à Hendaye à midi : déjeuner. S'arrêter à St-Jean-de-Luz à 1 h. 45, repartir à 3 h. 36 et arrivée à la gare de Biarritz à 4 h. 06.

OBSERVATIONS

Visiter St-Jean entre deux trains. Biarritz : *Hôtel de France*. On peut se loger à meilleur marché à Bayonne, et aller en tramway à vapeur le lendemain à Biarritz.

27e J. Séjour à Biarritz

28e J. Biarritz à Bordeaux

BUDGET

Deux journées d'hôtel à 9 fr. 50. . 68 »
Le retour s'effectue par le billet collectif pris au départ de Paris.

29e Séjour à Bordeaux

BUDGET

Hôtel Français, rue du Temple 7 fr. 50 par jour. . . . . 30 »

30e J. RENTRÉE A PARIS

La dépense en monnaie espagnole étant d'environ 1550 fr., il convient d'ajouter à la somme emportée de 1800 fr. le bénéfice sur le change, soit environ 240 fr., ce qui réduira la dépense totale à . . . . . 1832 »

Cte de Saint-Saud.

1. Voir *A Travers le Monde*, p. 400.

Le Canal de la Mer Baltique à la Mer du Nord

Il y a quelques mois, l'attention de l'Europe entière était fixée sur un point de la mer Baltique : l'empereur Guillaume II inaugurait à Kiel, au milieu de fêtes grandioses que rehaussait le concours de toutes les puissances, le canal qui désormais unit la mer Baltique à la mer du Nord, et transforme en île la péninsule du Jutland.

Aujourd'hui tout le bruit qui s'est fait autour de cette grande entreprise commence à s'apaiser. On peut déjà juger des premiers résultats de l'œuvre, du moins en ce qui concerne le commerce et la navigation. Certaines statistiques ont été publiées, on possède quelques chiffres, fort instructifs lorsqu'on les compare avec ceux qui avaient été prévus. Il se fait là une expérience qui a peut-être pour nous plus d'intérêt encore que les cérémonies et les discours d'inauguration.

L'IDÉE de couper par une voie maritime le pédoncule qui rattachait le Jutland au continent était fort ancienne. Il est aisé de l'expliquer : tout d'abord la

LA VIEILLE ÉCLUSE DU CANAL DE L'EIDER.
Communiqué par M. Haeseler, de Kiel.

navigation se trouve exposée à de graves dangers dans le passage des détroits danois. Les courants contraires du Sund, les tempêtes du Kattegat et du Skagerrak causent de nombreux naufrages. D'autre part, les vaisseaux qui passent d'une mer à l'autre sont obligés à un détour long et coûteux. C'est pourquoi, dès la fin du XIVe siècle, de 1391 à 1398, la ville de Lübeck fit établir un canal, dit de Stecknitz, qui réalisait pour la première fois l'union entre les deux mers par la liaison de la Stecknitz, affluent de la Trave, avec la Delvenau, affluent de l'Elbe. Mais on conçoit aisément que cette voie n'était pas accessible aux navires d'un fort tonnage; de simples chalands fluviaux y pouvaient passer. C'est ce canal de la Trave qu'on va bientôt reconstruire conformément aux besoins de la navigation moderne.

Mais ce n'est là qu'une voie de navigation fluviale. Le canal de l'Eider, construit au XVIIIe siècle, de 1777 à 1784, par Christian VII de Danemark, offre le premier type d'un canal maritime. L'Eider semblait en effet la ligne désignée par la nature pour l'union des deux mers. Son cours se déroule dans une région basse, parsemée de lacs, dont un certain nombre sont traversés par lui, et qui se suivent en chapelet. La canalisation de l'Eider était donc tout indiquée.

On se contenta de relier par un canal artificiel de 14 kilomètres la baie de Kiel au lac de Flemmhude. Depuis ce lac jusqu'à son embouchure, le cours de l'Eider constituait la voie. Ce canal, long de 173 kilomètres, n'avait que 31 mètres de large et 3 m. 1/2 de profondeur. Les petits navires seuls pouvaient s'y risquer. Plus de 4500 cependant y passaient annuellement. On a agité la question de savoir si l'on ne se contenterait pas d'adapter le canal de l'Eider aux nécessités modernes. Mais on reconnut qu'il faudrait des travaux énormes pour triompher des bancs de sable

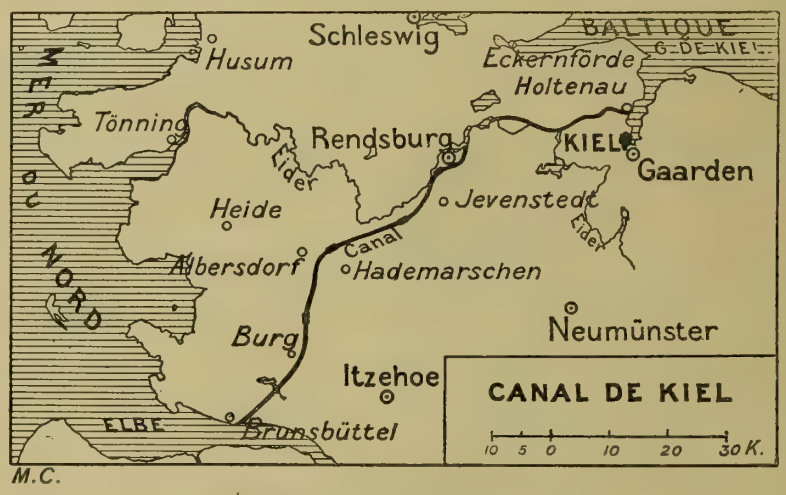
LA NOUVELLE ÉCLUSE SUR LA MER BALTIQUE A HOLTENAU.
Communiqué par M. Haeseler, de Kiel.

qui encombrent l'embouchure de l'Eider, et pour y maintenir un chenal régulier. D'autre part, le ressac est très dangereux dans ces parages.

C'est ainsi que l'idée d'un canal nouveau prit

naissance. En 1864, lorsque la Prusse s'empara du Schleswig-Holstein, on commença à agiter ce projet. La question du canal maritime se trouve même liée aux négociations diplomatiques entre la Prusse et l'Autriche lors de l'affaire des duchés. Les projets élaborés par M. Lenze furent cependant abandonnés, à cause des guerres de 1866 et 1870. Mais l'armateur hambourgeois Dahlstrœm les reprit en 1879 : il se livra à une propagande active, au moyen de brochures et de conférences, et attira l'attention du grand état-major. De Moltke s'était montré d'abord opposé au projet, mais dès 1879 il y était gagné, lui aussi, et il reconnut que « le canal doublerait la force de la flotte allemande parce qu'il permettrait de concentrer les forces navales de l'empire tout entières dans la mer du Nord ou dans la mer Baltique, sans que l'ennemi pût s'en apercevoir ou s'y opposer ».

M. Dahlstrœm avait d'abord songé à fonder une société d'actionnaires, mais le gouvernement prit en main l'exécution de l'entreprise; le Reichstag accorda librement les 106 millions de marcs qu'on lui demandait, et la Prusse fournit les 50 millions qui devaient parfaire le chiffre de 156 millions, prévu pour les dépenses. Il faut dire, ce qui est tout à l'honneur d'une œuvre de si longue haleine, que les crédits n'ont pas été dépassés, et que le canal a été achevé dans les délais fixés. Une Commission officielle fut chargée des constructions et s'établit à Kiel. Le 3 juin 1887, Guillaume Ier posa la première pierre : on prévoyait que le travail durerait huit ans. Il a été en effet inauguré le 20 juin 1895. En l'honneur de l'empereur qui commença cette œuvre grandiose, son petit-fils respectueux lui a donné le nom de canal « Empereur-Guillaume ».



TRACÉ DU CANAL DE HOLTENAU A BRUNSBUTTEL.

Ce canal s'étend de Brunsbüttel, à l'embouchure de l'Elbe, jusqu'à Holtenau, au nord-ouest de la baie de Kiel. Ce n'est que dans sa section occidentale, d'ailleurs la plus considérable, de Brunsbüttel à Rendsburg, qu'on a accompli une œuvre entièrement nouvelle. De Rendsburg à Holtenau, on a utilisé l'ancien canal de l'Eider et une série de lacs, comme ceux d'Audorf, de Schirnau, de Flemmhude, qui permettent, par leur largeur, aux plus grands navires d'opérer une conversion. Comme il était nécessaire de rejoindre l'Elbe, le cours occidental du canal s'infléchit très fortement vers le sud-ouest, dans une région de marais et de sables inconsistants qui ont donné beaucoup de mal aux ingénieurs, et qui offrent de nombreux dangers d'éboulements.

Les abords du canal sont défendus contre le ressac par des môles de plusieurs centaines de mètres, qui délimitent une sorte d'avant-port large de 100 mètres. Les navires y peuvent trouver un abri. Dans l'intérieur même du canal, au delà des écluses, se trouvent d'autres ports très spacieux, longs de 500 mètres et larges de 200, dont le côté droit est destiné aux navires de guerre, le côté gauche aux vaisseaux de commerce et aux remorqueurs.

Le canal est long de 98 kil. 65; sa largeur au fond est de 22 mètres, au plan d'eau de 65 mètres, sa profondeur de 9 mètres. Les plus grands vapeurs de commerce, dont la largeur n'excède pas 12 mètres et le tirant d'eau 6, peuvent donc s'y croiser à l'aise. Au cas où un cuirassé passe, les navires de commerce doivent se ranger : à cet effet on a établi des bassins de garage distants les uns des autres de 12 kilomètres, et larges de 100 mètres.

Le niveau du canal est celui de la mer Baltique. Il a fallu, pour établir cette égalité de niveau, procéder à d'énormes travaux et remuer d'incroyables masses de terre. Ainsi, aux environs de Grünthal, non loin de Brunsbüttel, on a dû opérer une tranchée dans les collines sablonneuses qui séparent le domaine de l'Eider de celui de l'Elbe. On n'a pas remué là moins de 15 millions de mètres cubes de terre. Ailleurs, il a fallu abaisser le niveau du lac de Flemmhude de 7 mètres, en sorte que l'Eider s'y précipite maintenant par une chute de 7 mètres, dont on a utilisé la force pour l'éclairage électrique du canal.

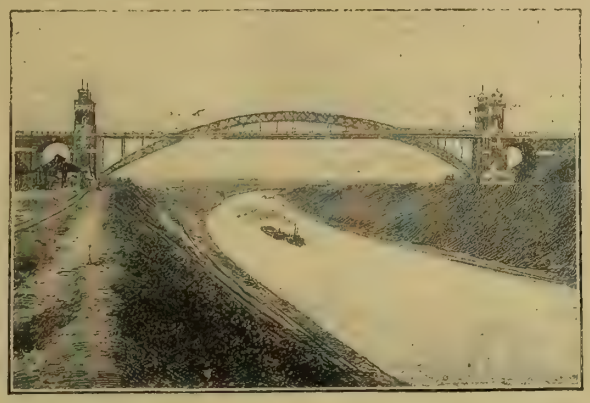
L'existence d'un même niveau pour toute la voie a permis de n'établir que deux écluses, chacune à l'extrémité du canal. Leurs dimensions sont identiques : larges de 25 mètres, longues de 150, elles sont doubles : l'un des bassins sert à l'entrée des navires, l'autre à la sortie. Ce sont les plus colossales écluses qu'il y ait au monde. Elles sont largement assez grandes pour les navires de guerre, elles permettent d'écluser à la fois de 4 à 6 vapeurs de commerce ordinaires. Mais elles sont trop petites pour les grands transatlantiques, qui devront attendre, pour passer, les moments où elles sont ouvertes.

Comme la mer Baltique est presque sans marée, l'écluse de Holtenau dans la baie de Kiel restera ouverte presque toute l'année. On ne la fermera que les jours où souffleront les vents violents du sud-ouest ou du nord-est, susceptibles de détruire l'équilibre du niveau entre le canal et la mer. Par contre, les eaux de l'Elbe subissent, par l'effet de la marée, de très fortes oscillations de niveau, qui atteignent jusqu'à 3 mètres. Pour éviter l'ensablement, on a donc décidé de fermer

l'écluse pendant le flux, et de ne l'ouvrir qu'au moment où l'Elbe a repris son niveau normal. Durant le reste du reflux, l'écluse étant ouverte, les eaux s'écoulent du canal dans la mer du Nord, et entraînent la vase et les sables. D'autre part, il s'établit ainsi un courant, composé surtout d'eaux salées empruntées à la Baltique, et qui empêchera, à ce que l'on espère, le canal de geler en hiver. La baie de Kiel, fort heureusement, est dans de très bonnes conditions au point de vue de la gelée; sur quarante-quatre années d'observations, elle est demeurée libre de glaces pendant 25 hivers, et, dans l'ensemble, les jours de gelée ne dépassent pas 14 1/2 par an. C'est là un fait important, car on sait combien sont désastreux les effets d'une gelée persistante sur le train de la navigation.

PORT INTÉRIEUR DE HOLTENAU.
Communiqué par M. Haeseler, de Kiel.

Quatre voies ferrées coupent le canal. Elles ont nécessité l'établissement de travaux qui comptent parmi les plus grandioses de la technique moderne. Deux lignes franchissent le canal au moyen de doubles ponts tournants d'une ouverture de 50 mètres, à Ostermoor et à Rendsburg. Les voies se divisent, et chacune passe sur un pont séparé. Mais de véritables merveilles, ce sont les ponts fixes de Grünthal et de Levensau. A Grünthal les parois de la tranchée atteignent une hauteur maxima de 22 mètres, et le pont lui-même, composé d'une seule arche métallique de 156 m. 5 de portée, domine par son tablier de 42 mètres le plan d'eau du canal. Les plus hautes mâtures peuvent passer à l'aise. La hardiesse de cette arche gigantesque, la puissance des piles, causent une impression grandiose. Le pont de Levensau, où passent le chemin de fer et la route de Kiel à Eckernförde, est sur le même modèle que celui de Grünthal.



LE CANAL A GRÜNTHAL.
Communiqué par M. Haeseler, de Kiel.

Enfin, le long du canal, 45 stations télégraphiques ont été établies, de façon à prévenir les navires tenus de se garer.

Telles sont les données officielles au sujet du canal de Kiel. Quelles que soient les affirmations des Allemands au sujet de ses avantages pour la navigation, il est bien évident que dans cette œuvre l'importance militaire prime toutes les autres considérations. Ce sont, sans aucun doute, les intérêts de la flotte allemande, bien plus que ceux du commerce, qui ont décidé M. de Moltke et le gouvernement. Jusqu'à présent les grands arsenaux maritimes de l'empire, Wilhelmshafen et Kiel, ne communiquaient pas entre eux. La distance par mer entre Kiel et l'embouchure de l'Elbe était de 1218 kilomètres. Il fallait pour se rendre d'une mer à l'autre que les escadres allemandes affrontassent les dangers des détroits danois : elles étaient exposées au feu des canons de Copenhague, il leur fallait se guider sur les phares danois. Le canal « Empereur-Guillaume » rend à la flotte allemande sa liberté d'action. Le trajet entre les deux mers est réduit à 100 kilomètres; il est plus de dix fois plus court; au point de vue des opérations maritimes, la mer du Nord et la mer Baltique ne forment plus désormais pour ainsi dire qu'une mer unique. La ligne du canal, défendue d'une part par Kiel et ses forts, de l'autre par Helgoland, dont on comprend aisément le prix pour l'Allemagne, constitue une base d'opérations de premier ordre. Ainsi donc, l'empereur Guillaume II, en conviant les puissances à Kiel, les invitait surtout à constater *de visu* un formidable progrès de plus accompli par la puissance de l'Allemagne.

Ce n'est pas à dire cependant qu'au point de vue du commerce universel ce soit là une œuvre de médiocre importance. Mais il semble que les prévisions du début ne se soient pas réalisées aussi vite que l'assuraient les enthousiastes du canal.

On a fait valoir, d'abord pour la marine marchande, une plus grande sécurité. Les côtes du Jutland ont en effet de longue date une funèbre réputation. Vers Agger, à l'entrée du Skagerrak, les marins ont donné au littoral le surnom de « cimetière des navires » ou « côte de fer ». Des navires qui doublent le cap Skagen, 200 en moyenne font naufrage par an. De 1858 à 1885, on n'a pas compté dans ces parages moins de 6316 naufrages, dont 91 vapeurs et 2742 voiliers. Il semble que la considération du danger dût donner un avantage unique à la nouvelle voie.

Une raison de prospérité plus importante encore, c'est l'abréviation du trajet. On sait que le commerce entre la mer du Nord et la Baltique a pris d'énormes proportions depuis 1871. Il est évalué en 1894 à 18 500 000 tonnes environ, emportées par d'innombrables navires : 32 538 de 1887 à 1889. M. Sartori, président de la Chambre de commerce de Kiel, donne un exemple frappant. Durant le seul mois d'octobre 1891, 2 199 navires et 1 557 000 tonnes ont circulé entre les deux mers, surtout à destination de l'Angleterre (Londres, Hull et Newcastle).

Or, de Hambourg à la Baltique par le canal, un

ÉCLUSE DU CANAL SUR LA MER DU NORD, A BRUNSBUTTEL.
Communiqué par M. Haeseler, de Kiel.

vapeur gagne 45 heures; de Brême, 32; des ports français et belges, 22. De Londres, le gain est encore de 15 heures, et de Hull, de 8. La statistique calculait donc que les cinq sixièmes des navires passant par le Sund auraient intérêt à prendre la route du canal. Les Allemands escomptaient en outre un vaste développement du trafic côtier et du cabotage. Le *Times* prévoyait avec raison un vigoureux effort pour assurer à l'Allemagne une bonne part du commerce de la Baltique, actuellement aux mains des Anglais. Dans cette mer, en effet, le matériel anglais, plus perfectionné que les navires allemands, était mieux armé pour braver les tempêtes des détroits danois, et défiait toute concurrence. Désormais, la sécurité étant plus grande, on se servirait sans doute de navires plus petits, et les caboteurs allemands pourraient sans doute reprendre l'avantage. Bref, l'ouverture du canal, selon les journaux d'outre-Manche, aurait pour effet d'augmenter la rivalité déjà très vive entre commerçants anglais et allemands.

Mais il y avait un danger : la question du tarif de passage. Le *Times* avait prévu que les petits vaisseaux, au cas où ces droits seraient trop élevés, préféreraient encore, pour s'éviter de grosses dépenses, faire le tour long et dangereux par le Danemark.

Les craintes du *Times* étaient justifiées. Les débuts du canal sont sinon inquiétants, du moins modestes. D'abord, les éboulements sont à redouter. Pendant les fêtes de l'inauguration, les grands cuirassés et les steamers de grandes dimensions ont dû s'abstenir de parcourir le chenal. Encore aujourd'hui, on n'admet provisoirement que des vaisseaux de 4 m. 50 de tirant d'eau. L'un des bâtiments allemands de la flotte officielle d'inauguration a subi des avaries sérieuses, et le fier yacht de la Couronne d'Angleterre, l'*Osborne*, supérieurement commandé, et qui portait le duc d'York, s'est vulgairement échoué dans la vase.

Mais ce qui est bien plus grave, ce sont les résultats que la Chambre de commerce de Stettin vient de communiquer au ministre du commerce sur le transit dans le canal. Ce transit reste bien en deçà des prévisions des plus pessimistes, car 718 navires seulement ont passé les écluses de Holtenau et de Brunsbüttel durant le mois d'août. On escomptait 20000 passages par an. Les causes de cette abstention résident en premier lieu, comme il était à prévoir, dans les tarifs trop élevés (75 pfennigs par tonne) qui rendent illusoire l'économie de temps. D'ailleurs l'économie de temps se réduit de plus en plus, car les nuits deviennent plus longues. Il faut stopper des heures entières dans le canal, et le service du remorquage est très lent.

En outre, l'éclairage électrique du canal, qui a coûté très cher, est absolument insuffisant. Si l'augmentation de 25 o/o des tarifs, décidée pour le 1er octobre, entre en vigueur, les navires achèveront de s'éloigner de cette route. Car le canal de Kiel doit compter de plus avec la concurrence que ne peut manquer de lui faire le port de Copenhague récemment inauguré. Les Danois, justement émus de cette entreprise qui menaçait leur très ancien monopole commercial, se sont évertués dès 1891 à faire de Copenhague un port moderne, pourvu de tous les perfectionnements qu'exige la navigation actuelle : voies ferrées, ascenseurs, grues géantes, etc., et, par surcroît, d'entrée commode et peu coûteuse. Ils ont donc construit un nouveau port, qui a été déclaré franc. On sait combien cette qualité assure d'avantages à tout centre maritime qui en jouit. Les bassins anciens ont été agrandis, de nouveaux ont été creusés, d'une profondeur de 8 à 9 mètres. Les droits de passage, qui étaient très élevés, ont presque tous été supprimés : les droits de quai seuls subsistent, en sorte que les navires n'auront plus à payer que le cinquième des anciens tarifs. L'entrée du port est presque toujours possible, et il est extrêmement rare que le Sund soit pris par les glaces. Les transatlantiques auront donc intérêt à y passer.

Le port franc a été inauguré à la fin de 1894. Ainsi Copenhague se trouve maintenant armé pour lutter sans trop d'inégalité avec le canal allemand. C'est peut-être par ce rajeunissement du vieux port danois qu'on peut expliquer le faible mouvement commercial de la voie rivale pendant le mois d'août. Désormais la guerre commerciale est engagée entre le Danemark et l'Allemagne. Il dépend du gouvernement impérial de la faire tourner à son profit, en se décidant à abaisser les tarifs. Sinon, on prévoit que le canal ne sera plus utilisé que par la marine militaire. C'est du reste là une situation nécessairement transitoire. A la longue, lorsqu'un courant d'habitudes commerciales se sera établi, le canal reprendra toujours l'avantage.

La Nourriture des Troupes à Madagascar

La question *vivres* est une des graves questions pour notre corps expéditionnaire de Madagascar. Les communications entre la base de ravitaillement, qui est Majunga, et le point de concentration des troupes, Mevatanana, sont extrêmement difficiles. Les voitures Lefebvre, les canonnières fluviales n'ont pas rendu sur cette distance de 200 kilomètres, à cause des obstacles du terrain ou du fleuve, tous les services qu'on en attendait.

Nos soldats ont donc été forcés de se nourrir sur place et comme l'occasion s'y prêtait; on verra par les détails suivants avec quelle bonne humeur et quel entrain.

« Nous sommes obligés de nous nourrir de bœuf et nous commençons à le prendre en horreur. Pourtant on est heureux de le trouver : les indigènes, persuadés d'abord par les Hovas qu'il fallait nous fuir, depuis deux mois se sont rassurés sur nos intentions et nous amènent leurs bêtes. On a construit autour de Suberbieville de grands enclos pour les loger. Car ils arrivent nombreux, par troupeaux de 100 à 150, conduits par quelques Sakalaves qu'allèchent les prix promis par l'intendance, 20 à 40 francs par tête suivant la grosseur. 1500 à 2000 têtes ont été ainsi réunies : tous les matins, les bêtes sortent des parcs; on les mène dans la brousse où elles trouvent à se nourrir dans les herbes desséchées, dans les grandes plaines de roseaux durs et piquants qui entourent l'Ikopa. Nos bœufs de France ne résisteraient pas à ce régime.

« Mais nous, nous sommes encore heureux du régime qu'elles nous fournissent. Leur viande est coriace et il faut avoir de rudes dents pour l'entamer. Oui! vraiment, cela nous fait fortement penser que l'homme est végétarien.

« Cependant que rouver de mieux? A grand' peine on a organisé à Suberbieville un embryon de marché où deux ou trois Sakalaves viennent vendre très irrégulièrement des poulets, des canards ou quelques citrons. Les poulets se payent de 12 à 15 sous, les canards 1 fr. 25 et les citrons 1 ou 2 sous. C'est fort cher pour l'endroit, mais il faut attirer les vendeurs par l'appât du gain. Les œufs sont introuvables : poules et canards pondent dans la brousse. Il faut un hasard pour découvrir leurs nids, et souvent l'œuf est près d'éclore quand on met la main dessus.

« Depuis notre départ de Majunga, nous sommes privés de légumes frais. Les haricots secs et les lentilles de l'administration font prime dans nos popotes. Chacun de nous s'ingénie à trouver le légume inédit, sur place. Nous avons eu la salade au cœur de palmier rafia, qui n'est vraiment pas mauvaise quand les palmiers sont choisis suffisamment jeunes. Elle a un goût qui rappelle celui des cerneaux et des fonds d'artichauts. Tout dernièrement, nous avons inauguré la friture de bananes vertes. On les prend aussi vertes que possible, on les fait bouillir à l'eau préalablement, puis on les coupe en long comme des pommes paille, et l'on a, après les avoir jetées dans la graisse, l'illusion de manger des pommes de terre frites, comme aux restaurants du boulevard. La racine de manioc cuite à l'eau, sautée en petits morceaux dans la friture, atteint le même but. La forme fait oublier le fond. Mais le *nec plus ultra* de cette cuisine exotique est certainement la salade de pourpier.

LA CUISINE A MADAGASCAR.

« Quand nos cuisiniers en rencontrent dans les mares près desquelles passe la colonne, c'est une véritable course au clocher pour savoir qui arrivera premier et fera la meilleure provision. Le pourpier accommodé au vinaigre vaut presque la salade de cresson.

« Si, pour vivre sur le pays, au moins on pouvait chasser. Le gibier court la brousse en telle abondance qu'il pourrait suffire à nous approvisionner tous. Mais le général en chef a défendu de tirer des coups de fusil, qui, dans le voisinage de l'ennemi, pourraient donner l'alarme, mettre toutes les troupes en rumeur : et à deux pas de soi il faut laisser courir les pintades à joues bleues, les coqs de bruyère, les canards sauvages et les pigeons verts. Un jour le grand prévôt partant en avant pour préparer le campement a abattu un pigeon d'un coup de revolver d'ordonnance. Un joli coup, ma foi!

BOULANGERIE DE CAMPAGNE A SUBERBIEVILLE.

Le gibier rapporté triomphalement, rôti séance tenante, n'a pas été moins fêté sur la table.

« Nous sommes arrivés à Suberbieville au moment de la récolte du riz, et les habitants, que la peur a chassés, ont abandonné presque toute leur moisson. Une partie de la récolte est restée en bottes dans les champs, l'autre est rentrée à l'état de grains non décortiqués dans les greniers à riz du village. C'est pour nous encore un appoint sérieux pour les approvisionnements, et double profit : car nos mulets et nos chevaux mangent fort bien le paddy. Aussi, tous les jours, des corvées de mulets sont commandées pour aller avec une escorte ramasser dans les villages tout ce qu'il est possible de trouver en riz. A l'extrémité, ce serait là, dit-on, autour de nous une ressource précieuse.

« Jusqu'ici le pain ne nous a jamais manqué, ni le café. Nous trempons l'un dans l'autre. Le pain de guerre est excellent, en très grand progrès sur l'ancien biscuit, plus mal préparé, très indigeste, et qui trop souvent contenait des larves d'insectes. L'intendance transporte les galettes dans de petites caisses carrées en fer-blanc, que l'humidité n'entame pas et qui se chargent très bien à dos de mulet.

SAKALAVES VENDANT DES CITRONS AU MARCHÉ.

« Et puis nous avons des boulangeries de campagne qui fonctionnent bien. Les hommes, nus jusqu'à la ceinture, pétrissent la pâte dans de grandes auges installées sous des tentes où règne, malgré l'abri, une chaleur de 36 à 37 degrés. Les fours, en tôle, se trouvent complètement enfouis dans la terre. Seules leurs grandes cheminées s'élèvent à 2 mètres au-dessus du sol, vomissant des torrents de fumée. Les boulangers sont des hommes admirables de résistance et d'énergie. Ils font un travail des plus pénibles dans ce milieu où l'Européen doit s'interdire tout surmenage. D'ailleurs on les remplace souvent. C'est leur façon de combattre, à eux. Et ce n'est pas la moins utile. Nous ne devons pas oublier non plus les renforts et gâteries qui nous viennent de France. Les envois de pots de confitures et de paquets de tabac que les Dames françaises ont emballés avec un soin maternel et qu'elles nous expédient sont fort appréciés, et, comme en toutes choses, la sauce fait valoir le mets.

« Jugez-en. L'autre jour, à la deuxième ambulance, en ouvrant des caisses qui nous avaient été adressées de Majunga, venant des Sociétés de Secours, on a trouvé la lettre suivante :

« C'est au nom de mes quatre enfants que je vous envoie, mes amis, le contenu de cette caisse. De bon cœur les petits Céline et Maurice donnent leur part de confitures, et les grands, Georges et Edmond, offrent des cigarettes. Ces petites choses vous rappelleront qu'on pense à vous en France, et loin de votre pays vous apprendrez avec joie que vous n'êtes pas oubliés. Après avoir montré votre courage là-bas, revenez au plus tôt, revenez tous : c'est le souhait que mes enfants, leur père et moi vous adressons de tout notre cœur.

« Mme L. D.

« Paris, 28 mai. »

« Vous pensez si le billet, passant de main en main, nous a tous émus ! Il a été le sujet des conversations et en a changé pendant quelque temps le tour.

« Comme la cuisine joue ici un très grand rôle, réunis sous la tente, nous la prenons souvent comme thème de conversation. On fait *kabary*, comme on dit ici. L'autre jour, le sujet était le sucre blanc granulé de la Réunion, que l'on emploie pour sucrer le café, dans la tente des jeunes.

« Quelle drogue ! Il en faut deux cuillerées pour sucrer mon café, et comment encore !

— Plains-toi, les anciens n'avaient que de la cassonade, et ils la préféraient au sucre.

— Parbleu, ce devait être bien pis pour les très vieux, ils n'avaient que du sirop, mais il faut remonter au siècle dernier. »

« Ah ! comme on aimerait mieux deviser d'autre chose que de cuisine et des voitures Lefebvre ! Si nous pouvions livrer quelque combat : l'espoir de se distinguer, le voisinage de l'ennemi, et les beaux coups de fusil nous fourniraient d'autres thèmes. Mais ces Hovas qui fuient comme des lâches et que nous n'atteindrons peut-être jamais ! »

Faute de prouesses à dire, la vie de nos troupes là-bas intéressera, nous en sommes persuadés, nos lecteurs. C'est à ce titre que nous leur communiquons ces notes sur la nourriture de nos vaillants soldats de Madagascar.

Désagréments de Voyage en France

D'après une Espagnole

En France, on n'est pas encore complètement revenu du préjugé ancien contre le manque de confort d'un voyage en Espagne. Il est vrai que la mauvaise réputation des hôtelleries castillanes date de loin, et il n'est pas un ambassadeur de France se rendant à la cour de Madrid qui, dès le XVIIe siècle et même avant, ne fasse d'amères réflexions sur la malpropreté des chambres et sur la médiocrité de la nourriture, s'esti-

mant encore bien heureux d'avoir à peu près trouvé de quoi se mettre sous la dent. Aussi les grands seigneurs, expérimentés à leurs dépens, prenaient-ils l'habitude d'emmener avec eux leur lit, ce qui n'était pas d'un médiocre embarras, mais était le plus sûr moyen de ne pas avoir, pour coucher, la terre battue de la *fonda*.

Il faut avouer que les pittoresques récits de Théophile Gautier n'avaient pas été pour nous faire revenir sur cette impression. Tout cela aurait-il changé?

Voici aujourd'hui qu'un écrivain espagnol de talent, une femme connue au delà et même en deçà des Pyrénées par ses romans, Mme Emilia Pardo Bazan, se plaint à son tour des hôtelleries de France, et non des auberges de village, mais des hôtels de l'une de nos plus grandes villes de province.

Mme Pardo Bazan trouve que depuis vingt-cinq à trente ans notre pays s'est arrêté dans la voie du progrès et s'est fort laissé distancer. Elle garde rancune à son hôtelier de n'avoir pas l'électricité et de compter sur la note des bougies dont le moindre inconvénient est de ne pas éclairer, à quoi nous souscrivons volontiers. Elle reproche encore à ces détestables bougies d'exiger l'emploi des allumettes, qu'il faut chercher à tâtons en se heurtant aux meubles, et qui, une fois trouvées et dûment frottées, répandent une affreuse odeur; car, bien entendu, l'allumette-bougie, chère aux Espagnols, est considérée par les hôteliers comme un article de luxe.

La cuisine n'échappe pas davantage à ses censures, et, pour épargner à ses compatriotes des expériences désagréables, Mme Bazan leur recommande de s'en tenir au bifteck, au rôti et aux œufs à la coque. Le reste est déshonoré par une sauce sans caractère et qui s'étend indifféremment sur toute espèce de mets. Et cette critique n'est peut-être pas non plus tout à fait dénuée de fondement.

La romancière espagnole s'est également mal trouvée au théâtre, et il faut reconnaître qu'à Madrid on est assis à l'aise et que la persécution des ouvreuses y est chose inconnue. Il est vrai qu'en revanche on fume au foyer et dans les couloirs et que la fumée pénètre de là dans la salle, ce qui n'est pas un agrément pour tout le monde, abstraction faite des dangers d'incendie.

Les omnibus ont aussi le don de faire regretter à Mme Bazan les excellents tramways de son pays, et ici il y aurait beaucoup à dire, car le tramway n'est pas une chose inconnue chez nous et nous en savons qui valent bien ceux de Madrid ou de Barcelone; et même les voitures publiques de Burgos et de Tolède, par exemple, ne feraient pas grande figure en France auprès des omnibus, pourtant bien modestes, de certaines petites stations de chemin de fer.

Nous avons peur que Mme Bazan n'ait cédé un peu facilement à un mouvement très naturel de fierté nationale. Il est très vrai que Madrid a adopté plus vite et plus généralement que Paris la lumière électrique, que Tolède a passé, sans transition, pour l'éclairage des rues, du simple quinquet à l'huile ou au pétrole à la lampe Edison, et que, dans de fort petits villages de Biscaye, chaque maison a ses lampes électriques, voire même le téléphone. Sur ce point, et sur d'autres, on peut déplorer la résistance innée du Français aux innovations rapides.

Mais où l'on ne saurait souscrire à la critique de la romancière espagnole, c'est lorsqu'elle accuse nos chemins de fer d'être « les plus mauvais et les moins pratiques d'Europe ». Mme Bazan ne serait-elle jamais passée, avant d'écrire ces lignes, à Irun, du rapide de Paris dans le *Correo* de Madrid?

Georges Rolland, ingénieur en chef au corps des mines. — *Hydrologie du Sahara Algérien.* — Extrait des documents relatifs à la mission de Laghouat, El Goléa, Ouargla, Biskra, publiés par le Ministère des Travaux publics (Rapport hydrologique). Gr. in-8. Paris, Imprimerie nationale, 1894.

Ce livre magistral fait suite au rapport précédent du même auteur sur la *Géologie* de la zone saharienne de l'Atlantique à la mer Rouge, et en particulier du Sahara Algérien. Un atlas de planches est commun aux deux ouvrages et a paru avec le premier.

M. Rolland étudie dans ce livre, de la façon la plus complète et la plus méthodique, les eaux superficielles et souterraines du Sahara Algérien. On sait que, depuis une quarantaine d'années, la France poursuit dans cette région une œuvre bienfaisante de sondages, qui a permis de mettre en valeur des étendues jadis stériles. On peut juger de la grandeur de cette entreprise par la comparaison entre le débit des puits artésiens indigènes dans l'Oued Rir et celui des puits français. En 1890, 659 puits indigènes donnaient au total 112693 litres par minute, et 133 puits français ne fournissaient pas moins de 200611 litres, presque le double. Néanmoins il s'en faut que toutes les réserves d'eau que recèle le bassin d'atterrissements du Sahara septentrional soient utilisées.

Le but de M. Rolland est donc de signaler toutes les sources exploitables, et les moyens qu'il faut employer pour cela. Il montre la nécessité de faire appel de plus en plus à l'irrigation, afin de tirer parti du Sahara tel que la nature l'a fait, sans s'abandonner à des rêves chimériques comme celui de la mer intérieure.

Outre l'attrait scientifique que présente cette étude hydrologique si profondément poussée, il faut noter son importance au point de vue du chemin de fer Transsaharien. On sait d'ailleurs que la mission Choisy, dont fit jadis partie M. Rolland, était surtout chargée d'étudier le tracé de cette grande voie. L'ouvrage ici présent n'est qu'une contribution de plus aux documents préliminaires de l'entreprise. Or la connaissance exacte de la distribution et du régime des eaux superficielles et souterraines du Sahara est un élément essentiel du choix à faire entre les divers tracés proposés pour le Transsaharien. Il apparaît clair comme le jour que la région de l'Oued Rir, si exceptionnellement irriguée, offre un avantage marqué, pour le fonctionnement de la ligne, sur le Sud-Algérien et le Sud-Oranais, plus pauvres en eau.

On ne saurait donc s'étonner que l'auteur, après avoir déterminé les divers types d'oasis sahariennes, et décrit les lignes d'eaux superficielles, insiste largement sur les eaux souterraines et artésiennes. A elles, en effet, le Sahara Algérien doit surtout sa vie. Si le haut Sahara, vers Laghouat, Nili, le Mzab, etc., est médiocrement doté à cet égard, il en est tout autrement des districts qui s'étendent au sud de Constantine et de la Tunisie. Là se trouve ce vaste bassin d'eaux artésiennes jaillissantes et ascendantes du Zab, du Soûf, de l'Oued Rir, du Djerid, qui alimentent des centaines de milliers de palmiers, et donnent naissance à des groupes d'oasis presque aussi riches que ceux du Touât et du Gourâra. Parlant de l'Oued Rir, M. Rolland s'exprime ainsi : « C'est une petite Egypte avec un Nil souterrain, qui, s'il n'a pas de crue fertilisante, est du moins constant dans son débit ». Cette riche alimentation du Sahara Tunisien et Constantinois est due à ce qu'il existe là une sorte de cuvette géologique, où affleurent, suivant des pentes très fortes, surtout au nord, les nappes souterraines de l'Atlas, de l'Aurès et les eaux filtrées par les dunes.

On ne saurait insister avec trop de force sur l'extraordinaire richesse d'informations, sur la clarté scientifique et l'esprit lumineusement pratique qui distinguent cet ouvrage. Grâce à M. Rolland, les travaux de la mission Choisy constituent aujourd'hui un véritable monument.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Comment on peut voyager en Perse

Un voyage en Perse n'est plus, à l'heure présente, une entreprise inaccessible aux simples touristes. Il exige pourtant des précautions et des connaissances précises. Nous les avons demandées à M. Fr. Houssay qui accompagna autrefois la mission Dieulafoy, avec la certitude d'avoir trouvé un guide bien informé. Comme ce voyage devrait se faire en mars, et demande une certaine préparation, c'est à cette époque de l'année que nous donnons ces conseils. Nous serions heureux s'ils déterminaient quelques-uns de nos lecteurs à en user.

I

Donner en quelques pages des renseignements qui s'appliquent à la façon de voyager dans toutes les parties de la Perse et qui puissent servir à toutes les catégories de voyageurs est une chose impossible. Il nous faut nécessairement circonscrire le sujet en cherchant la façon d'être utile le plus brièvement possible.

Et d'abord pour quelles raisons peut-on voyager en Perse? Pour beaucoup de raisons, et notamment pour commencer ou pour entreprendre des fouilles et des recherches sur les vastes et célèbres ruines dont l'antiquité a parsemé le pays. Ceux qui devront partir avec l'idée de mener à bien une entreprise de ce genre étudieront longuement et longtemps leur itinéraire, le pays, ses ressources, etc...; car enfin, les documents ne manquent pas, et ces notes succinctes ne leur sont pas destinées. Mais la tribu internationale des *globe-trotters*, qui grossit chaque jour, a bientôt épuisé toutes les joies de la pérégrination en bateau à vapeur et en wagon; elle commence à essayer de la caravane, le mode de déplacement, à vrai dire, qui doit le plus séduire ceux qui se sentent l'âme nomade. C'est pour ces amateurs de voyage que je vais écrire — amateurs soucieux de compléter par les routes poudreuses, sous le ciel bleu et dans le clair soleil, leur instruction sur les choses antiques ou sur le brillant Orient des siècles passés, que notre civilisation pulvérise autour de la Méditerranée et qui dans la Perse conserve encore avec son caractère un reste de grandeur, — amateurs désireux de mêler pour quelques semaines leur vie à celle d'un peuple original et pittoresque au milieu des bazars ombreux ou sur les places ensoleillées que bordent les mosquées de faïence. Et combien je voudrais que ces notes, tombant sous les yeux de quelque peintre, pussent le décider à boucler sa valise! il la rapporterait bondée de précieuses aquarelles, d'études sans nombre, qui au retour se changeraient en toiles révélatrices d'un Orient dont la forme inconnue est modelée sous l'éclatante harmonie de ses couleurs par une lumière de transparence unique au monde.

ROUTES ET TÉLÉGRAPHES DE LA PERSE.

ITINÉRAIRE ET INDICATIONS GÉNÉRALES

Mais il ne s'agit pas de ce qu'il faut voir et seulement de la façon dont on peut le voir. Il est facile, avec les précautions que j'indiquerai, de traverser toute la Perse du nord au sud, en prenant connaissance des diverses régions physiques des principales villes et des monuments anciens les plus célèbres. La route Recht, Kasvin, Téhéran, Ispahan, Chiraz, Bender-Bouchir, est régulièrement parcourue par les caravanes les trois quarts de l'année. Tout autre itinéraire conduisant soit dans la Susiane, soit dans les montagnes occupées par les Bakhtyaris et les Loris, présenterait de trop grandes difficultés, et, en certaines circonstances politiques, impossibles à connaître de loin, trop peu de sécurité pour un voyage d'agrément. Il faudrait en tout cas négocier par l'entremise des Affaires étrangères pour obtenir des autorisations, et se faire recommander près des divers chefs de tribus, cheikhs et khans féodaux qui sont à peu près maîtres chez eux et desquels on peut aussi bien attendre un refus de passage qu'un accueil plein de courtoisie seigneuriale. Pour la route indiquée, il suffira de se faire accréditer près de nos consuls et de nos chargés d'affaires pour le cas de quelque difficulté; on trouvera aussi à l'occasion aide et conseil près des Anglais qui le long de la route gardent les stations du télégraphe. A Téhéran, Ispahan, Chiraz et Bouchir sont établis des Européens ou des Arméniens en assez grand nombre; en dehors du personnel des ambassades ou légations de Téhéran, ce sont des commerçants ou les fonctionnaires du télégraphe anglais. Il n'y a pas de difficultés graves à prévoir le long de cette route; il serait bon toutefois de ne pas compter sur un séjour prolongé à Koum, ville très fanatique et où l'on pourrait se trouver en butte à l'intolérance religieuse. D'une façon générale il ne faut pas compter non plus pénétrer à l'intérieur des mosquées: une permission spéciale du schah serait nécessaire, et même avec ce firman on pourrait trouver quelques désagréments. Les Européens ne sont pas assujettis aux droits de douane au passage de la frontière ni aux droits d'octroi à l'entrée de chaque ville.

(A suivre.)

A Madagascar

Services de Santé de l'Expédition. Sanatoria et Ambulances

L'expédition terminée victorieusement le 30 septembre par la prise de Tananarive n'a pas rencontré, comme on sait, son plus grand obstacle dans la résistance des Hovas. L'ennemi le plus redoutable a été la fièvre, et sans doute elle aura fait dans nos rangs des ravages qu'on ne saurait trop déplorer; mais on peut se défendre contre elle, la prévenir ou la combattre. C'est pour cela que nous croyons devoir intéresser nos lecteurs en leur donnant sur la façon dont ont été organisés les Services de santé de l'expédition les renseignements de source autorisée qui suivent.

Ce n'est pas sans prévoir des malades et des blessés que l'on entreprend une expédition comme celle de Madagascar. Pour ces malheureux, il fallait trouver un endroit sain, en bon air, où ils pussent se refaire, reprendre leurs forces épuisées par les fatigues de la campagne ou minées par les fièvres.

D'avance des dispositions furent prises pour organiser ce service de santé, qui devait être prêt à toute éventualité.

Dans l'île de Nossi-Bé, à Hellville, la capitale, il y avait bien un hôpital installé dans un vaste bâtiment en pierre, entouré d'une large véranda, mais, quoique en général trop grand pour les besoins de la population, il ne fallait pas songer à l'utiliser pour le corps expéditionnaire.

SANATORIUM DE MAYOTTE.
D'après une photographie.

Mais en face de Nossi-Bé se trouve une petite île, Nossi-Comba, où l'on peut se rendre en quarante minutes en chaloupe à vapeur et en une heure un quart en canot. Là, sur le rivage, quelques colons européens ont des cases, où ils viennent en villégiature pendant la saison chaude pour se reposer et prendre des bains de mer. L'île entière ne mesure pas plus de 20 kilomètres de tour. Elle a une forme de pain de sucre et est couverte de grands arbres. Les principaux fruits et légumes d'Europe, les rosiers, y poussent à côté des produits des régions chaudes. Lorsqu'on s'élève sur les pentes assez rapides qui mènent au sommet de l'île, vers 500 mètres d'altitude un panorama splendide se découvre. Au premier plan les pentes de Nossi-Comba, comme un immense tapis de verdure, se déroulant jusqu'à la mer. La rade de Nossi-Bé apparaît dans toute son étendue, bordée au nord par la presqu'île Loucoubé, à l'ouest par la pointe d'Hellville, couverte de maisons dont les toits de tuile semblent dans le lointain comme de petits fruits rouges, perdus au milieu des arbres. De la Pointe aux Bœufs, on a la mer à ses pieds et l'on voit se profiler toute la côte ouest de la grande île de Madagascar, avec sa ligne de montagnes, aux sommets irrégulièrement découpés, précédée de cette large nappe de marécages qui se découvrent à marée basse et qui rendent cette première zone si dangereuse aux Européens.

Parvenu au sommet de Nossi-Comba, on domine l'île entière : c'est un grand volcan éteint, dont les pentes abruptes sont profondément ravinées et couvertes de forêts. Les eaux de pluie rencontrant le granit, recouvert seulement d'une couche de glaise imperméable, d'un rouge de brique, ne peuvent s'in-

filtrer dans le sol. Entraînées sur les pentes rapides, elles se réunissent au fond de chaque ravin et descendent jusqu'à la mer en formant des ruisseaux d'eau vive et, sur certains points, de belles cascades. Très abondantes pendant la saison des pluies, elles se font naturellement plus rares pendant les mois de sécheresse. Néanmoins, grâce aux brises du large, dont elle est constamment balayée, l'île de Nossi-Comba offre un séjour très agréable. Elle est de plus très salubre, car, au lieu de la ceinture de marais qui enserre la grande terre, elle est entourée de grèves couvertes de sable fin et de galets.

Ce fut donc à Nossi-Comba que l'on décida, dès le début de l'année, l'installation d'un sanatorium de 500 lits, destiné à recevoir les malades du corps expéditionnaire de Madagascar. Ce sanatorium devait se composer de 30 cases, qui constitueraient comme une petite ville française, au sommet du pic d'Anketsabé, qui domine le versant nord de l'île, à 520 mètres d'altitude.

Il fallut commencer par en assurer l'accès. Du beau village d'Ampangourine, assis sur la rive, un étroit chemin malgache, semé de cailloux, coupé de ravins, d'obstacles de toute sorte, menait seulement à mi-hauteur, jusqu'à la résidence de villégiature du gouverneur de Nosssi-Bé. Une route fut dessinée pour mener jusqu'à l'emplacement du sanatorium, par des pentes très douces, afin de permettre le transport des malades sans fatigue, par de légères voitures d'ambulance. On lui donna 2 m. 50 de largeur, et son développement atteignit environ 7 kilomètres.

Ce ne fut pas une tâche aisée que de trouver des terrassiers indigènes en nombre suffisant, de les diriger, de les surveiller et de les empêcher d'abandonner leur travail. Chaque matin ils se réunissaient lentement, arrivaient en s'étirant, répondant avec nonchalance à l'appel du contremaître créole qui notait les manquants. Dès que le surveillant avait le dos tourné, ils s'arrêtaient, se couchaient sur le ventre ou s'accroupissaient sur leurs talons, au sommet d'une roche bien pointue.

Rien n'est plus difficile que de faire travailler ces Malgaches d'une façon continue. Ils sont si paresseux et ont si peu de besoins : un peu de poisson frit à l'huile de coco, du riz, voilà toute leur nourriture. Ils ne mangent de viande que dans les grandes occasions, aux fêtes, aux anniversaires, tous les deux ou trois mois environ. Dès qu'ils ont ramassé un petit pécule en travaillant, ils retournent à leur village, et restent à flâner et à s'amuser jusqu'à qu'ils n'aient plus d'argent. Aussi, avec de pareils ouvriers, le travail ne marche pas vite.

De plus, ils en sont encore à des procédés primitifs. Une grosse roche vient-elle à barrer le tracé de la route, comme ils n'ont pas de dynamite pour la faire sauter, ils allument tout autour du bloc un grand feu de bois. Quand le roc est bien chaud, ils versent dessus deux ou trois seaux d'eau froide. La différence de température fait éclater la pierre, qui se réduit en petits fragments faciles à enlever.

En revanche, c'est un spectacle original de les voir à l'œuvre, dans leurs costumes bariolés. Un Macquois n'a pour tout vêtement qu'une pièce d'étoffe, large au plus de quatre doigts, passée entre les cuisses et retenue à la taille en avant et en arrière par une ceinture de perles de verre, qui fait le tour des reins. Un autre est habillé d'un vieux sac, dans lequel il a pratiqué un trou pour la tête et deux trous pour les bras. Très peu ont le corps suffisamment couvert, mais tous possèdent une coiffure : chapeaux de paille en loques; gibus troués, aplatis en accordéon; vieilles chéchias, jadis rouges ou blanches; et surtout une coiffure pour laquelle les Malgaches semblent avoir hérité de l'amour de nos pères, le classique et prosaïque bonnet de coton.

Si l'on avait pu l'éviter, on se serait gardé, en construisant la route, de creuser des tranchées. Toutes ces terres vierges dégagent, aussitôt qu'elles sont mises à découvert, une odeur forte très particulière. Heureusement les terrassements furent peu considérables, et, par précaution, on allumait de grands feux de bois sur les terres remuées et l'on y versait ensuite des flots de lait de chaux.

Si la construction de cette route et du sanatorium a demandé d'assez longs travaux, le séjour est non seulement très sain, mais agréable. En pentes très douces, le chemin monte constamment sous bois, par des lacets nombreux, avec de charmantes échappées sur la mer. A mesure que l'on s'élève, on découvre toute la rade, dont les eaux bleues tranquilles sont bordées au nord et à l'ouest par la grande île voisine, Nossi-Bé. Vue de cette hauteur, celle-ci ressemble à une immense pieuvre, reposant sur la mer ses tentacules déployés. Au loin, tout au fond d'une crique étroite, les petites maisons blanches d'Hellville apparaissent comme des points, à demi masqués par la verdure.

Au delà, vers le couchant, la mer s'étend à perte de vue, semée d'îlots boisés, qui, à cette distance, semblent des bottes de verdure flottant à la surface des eaux.

C'est Nossi-Vorou, « l'île aux Oiseaux », surmontée d'un phare qui indique la passe; les îles des Trois-Frères, dont la plus petite a exactement la forme d'une chéchia arabe, avec un gros arbre au sommet, figurant l'appendice terminal de la calotte; l'île aux Morts, qui tient son nom lugubre des anciens tombeaux sakalaves qu'elle renferme; enfin, à l'extrême limite de l'horizon, Nossi-Mitsiou, littéralement « l'île qui pointe », se profile en une étroite ligne bleuâtre, estompée par l'éloignement.

La mer est sillonnée de pirogues et de bateaux. Entre les îles, les petites barques indigènes montées par les pêcheurs, avec leurs balanciers allongés de chaque côté, et leurs grandes voiles blanches, taillées en carré et supportées par deux mâts, figurant une fourche, ressemblent à de grands oiseaux de mer; du côté d'Helville les navires de guerre qui sont mouillés en rade prennent les proportions d'un simple canot.

Au matin, à l'heure où le soleil commence seulement à monter, la terre mouillée de rosée répand encore son odeur de la nuit. Dans ces pays chauds, le sol dégage des parfums spéciaux, qui diffèrent pour chaque contrée, et qui sont surtout appréciables aux heures fraîches du soir : à Nossi-Comba, c'est un

mélange d'encens et d'une pointe de musc, et ce parfum de terroir se mêle intimement aux senteurs des plantes, subtiles et pénétrantes.

Au sanatorium, on adjoignit un jardin potager, presque tous les légumes d'Europe pouvant croître là, à l'exception de la pomme de terre.

Au mois d'avril, le personnel arriva au complet, officiers du génie, soldats pour achever l'installation, médecins et infirmiers pour donner les soins. Les forges, ateliers de menuiserie, magasins, se dressèrent aussitôt, et dès la fin du mois les cases en tôle ondulée et les grandes maisons de 20 mètres de long, avec d'immenses varangues, couvraient l'emplacement préparé, s'étageant au flanc de la montagne, dans un site merveilleux.

RUE DE PARIS A HELLVILLE ET DÉBARCADÈRE DE NOSSI-COMBA.

D'après des photographies.

Le 5 mai, le général Duchesne, commandant en chef, arrivé la veille à Nossi-Bé, se rendit à Nossi-Comba pour se rendre compte de ce qui y avait été fait. A 6 heures du matin le canot à vapeur attaché au service du sanatorium, battant pavillon français et pavillon de Genève, vint à Hellville prendre à la remorque les embarcations où trouvèrent place le général, son état-major, le gouverneur de Nossi-Bé et les invités.

Trois quarts d'heure après, on débarquait à Ampangourine. Les jeunes gens du village accueillirent le cortège par des cris de joie et une salve de coups de fusil. Les femmes, réunies sur la plage, chantaient et battaient des mains. Toutes les cases étaient garnies de drapeaux tricolores. 30 filanzanes et 150 porteurs avaient été réunis pour l'ascension du sanatorium. Chacun prit place dans son véhicule, et en route ! à la file indienne, le général en tête, suivi de son chef d'état-major. Ces porteurs ont vraiment des jarrets d'acier. Ils emportaient le général comme une plume, sans se soucier des obstacles, sur les pentes les plus raides, trottant toujours, s'excitant de la voix. Quelquefois deux équipes du cortège luttaient de vitesse à qui gagnerait la meilleure place, et les *vazas* (étrangers) passaient alors comme des flèches, emportés par leurs bourjanes littéralement emballés.

En haut, le général visita une à une toutes les cases, examinant minutieusement l'installation des convalescents et l'organisation des différents services. Il parut très satisfait de la situation de l'établissement et de l'aménagement des baraques. Après quoi, un lunch magnifique lui fut offert par la colonie dans une des cases réservées aux officiers. Au dessert, un toast fut porté à l'occasion de la prise de Marovoay, dont la nouvelle venait d'être apportée, le jour même, par le *Primauguet*.

En même temps que s'organisait le sanatorium de Nossi-Comba, on montait un hôpital militaire au point de débarquement, à Majunga. Il s'installa mi-partie dans un grand bâtiment en planches, avec plafond et toit en tôle ondulée, mi-partie dans des tentes du système Tollet, dressées à l'ombre des manguiers. Il contient cent couchettes en fer, avec sommier Tucker, matelas et moustiquaires.

Un autre, un hôpital, flottant celui-là, fut aménagé à bord du *Shamrock*, en pleine rade de Majunga.

Le matériel nécessaire, non seulement à ces hôpitaux, mais aux services de santé qui devaient suivre la marche en avant, était arrivé à Majunga à temps, au grand complet, presque en surabondance. La difficulté fut, au premier moment, de le débarquer, faute d'avoir aussitôt les moyens et la main-d'œuvre nécessaires. A force de travail, d'ingéniosité et d'énergie, on en sortit, ou, pour parler comme les troupiers, on se débrouilla. Les ambulances, les hôpitaux de campagne furent tirés de la cale des transports, mis à terre et portés en avant, suivant pas à pas le corps expéditionnaire. A mesure qu'il pénétrait dans l'intérieur des terres, les services sanitaires s'installaient par échelons, là surtout où l'on trouvait le plus de ressources, comme à Suberbieville, sur les hauteurs, autant que possible, comme au sommet du Beritsoka, à 500 mètres d'altitude, où les vents vivifiants de la montagne pouvaient redonner l'énergie aux malades atteints de fièvre et d'anémie.

Comme il est infiniment préférable de prévenir la maladie que d'avoir à la combattre une fois venue, on avait prescrit pour tout le corps expéditionnaire de rigoureuses mesures d'hygiène. Avant le débarquement, on avait déjà fait la leçon aux soldats, peu habitués à ce genre de précautions : on a eu surtout de la peine à obtenir d'eux de faire bouillir leur eau à boire. Il faisait chaud, l'eau refroidissait trop lentement, et, bien qu'on leur donnât du thé pour la parfumer un peu, cette eau peu fraîche ne leur plaisait qu'à demi. Ils ont compris plus aisément la nécessité de ne pas coucher sur le sol même; les brancards d'ambulance, prêtés libéralement, ont formé des couchettes surélevées, mais comme tous n'en pouvaient avoir, ils se sont ingéniés de mille façons, les uns se confectionnant des cadres en bois, munis de pieds, les autres improvisant des hamacs. Pour se construire, aussitôt la halte faite, un *gourbi*, un abri passager moins chaud que leur tente, tout leur a été bon, feuillages, roseaux, nattes abandonnées par les indigènes, vieilles plaques de tôle ondulée.

En plus des précautions purement hygiéniques,

dès le départ de France, le commandement, sur la proposition du service de santé, a sagement prescrit que, pendant tout le séjour dans la zone des marais, les troupes seraient soumises à un traitement préventif par la quinine, destiné à préserver le plus possible les hommes de la fièvre. Aussi, dès son débarquement, chaque officier ou soldat prend, pendant quatre jours consécutifs, une dose quotidienne de 40 centigrammes de quinine, cesse cette dose pendant le reste de la semaine, pour recommencer la semaine suivante.

Les jours de quinine, rien de plus curieux que de voir chacun arriver à la popote pour prendre le café du matin : chacun tient à la main son petit étui de quinine; chacun avale ses pilules, consciencieusement et à sa guise, les uns « nature », les autres en les enveloppant dans un papier à cigarette.

AUXILIAIRES INDIGÈNES A LA VISITE DE L'AMBULANCE.

Tous se sont bien un peu moqués du médecin, mais tôt ou tard ils ont suivi ses prescriptions et s'en trouvent bien. Et en effet, s'il y a eu dans la zone des marais un très grand nombre de cas de fièvre, les décès ont été relativement peu nombreux, et les accidents pernicieux ont même été beaucoup moins fréquents qu'on ne s'y attendait.

Ce qui a le plus surpris, c'est de voir certains auxiliaires résister moins bien que nos troupes françaises. Il faut dire que tous ces auxiliaires, conducteurs de mulets, porteurs, etc., recrutés parmi les Kabyles, les Somalis, les Sakalaves et les Haoussas, n'observent aucune hygiène. Ils se couchent à terre, n'importe où, et prennent des refroidissements. Certains, pour économiser sur leur paye, se nourrissent à peine, et, par leur faute, car les vivres n'ont pas manqué, s'affaiblissent. Ces malheureux sont, du reste, d'une incurie incroyable. Au départ, on leur avait distribué à chacun une grande couverture bien chaude. Ils l'ont vendue ou ils s'en sont débarrassés dans les premières étapes, parce qu'elle était lourde et qu'à ce moment ils n'en sentaient pas le besoin. Il a fallu demander par télégramme et faire venir de France pour eux 5000 bourgerons et 5000 pantalons de laine.

ENTERREMENT D'UN KABYLE.

Tous les matins, il y a, dans une case du service de santé, visite spéciale de ces malades indigènes. On les voit assis, pêle-mêle, à l'ombre sous la véranda, attendant patiemment leur tour, Kabyles, Somalis ou Haoussas, vêtus de loques rapiécées, de vieux burnous, quelquefois emballés dans une grande couverture rouge. Ils arrivent soutenus par des camarades plus valides, s'appuyant sur un bâton ou montés sur un mulet qu'un ami complaisant tient par la bride. Pour les comprendre, il faudrait posséder trois ou quatre langues. Un interprète vient à la rescousse, ou bien, à défaut, on s'explique par gestes, par les quelques mots indispensables, vite appris. Tous reçoivent des soins et des médicaments et repartent, toujours réconfortés et plus contents. Ils ont une foi absolue au médecin et assignent à ses drogues des vertus merveilleuses.

Parfois, malheureusement, on voit passer à toute vitesse un brancard porté par quatre hommes, suivis de quelques autres, qui courent derrière, en poussant une plainte lugubre. C'est un Kabyle, cousu dans un grand linceul blanc, que ses coreligionnaires musulmans vont enterrer, en courant, comme il est coutume chez les Mahométans. Et voici une inscription touchante dans sa simplicité, tracée au crayon sur une planchette de caisse à biscuit :

« Saïd ben Mohamed, tirailleur au régiment étranger, mort pour la France. »

Parmi ces auxiliaires, seuls les Sénégalais tiennent bon. Ce sont des hommes superbes, travaillant comme des nègres qu'ils sont, toujours contents et prêts à tout. Quelques milliers de ces gaillards-là auraient évité bien des mécomptes et souvent remplacé avec avantage les voitures Lefebvre.

Espérons du moins que, grâce à toutes ces mesures préventives, grâce à l'organisation très complète des ambulances, à la situation excellente du sanatorium, nos malades retrouveront vite la force et la santé. Mais il n'est pas inutile de dire les soins pris d'avance et les ressources toutes prêtes, pour rassurer un peu les parents et les amis lointains, et leur faire voir que ceux qui combattent pour notre drapeau n'ont pas été jetés là-bas à l'aventure.

Peuplade ignorée du Caucase.

La Svanétie.

Peu à peu le monde des races qui peuplent l'empire russe s'éclaire. Ces renseignements sur la Svanétie sont empruntés à une savante étude de M. V. Dingelstedt qui a réuni ce que l'on sait sur cette région encore mal connue et qui a bien voulu nous autoriser à mettre largement son travail à contribution.

Vers le centre du Caucase, là où la haute chaîne présente à peine quelques rares cols praticables et ne laisse passer qu'une seule route de voitures, se trouvent des vallées encaissées, celles de l'Ingour et du Tskhenis-Tskhali, qui forment la Svanétie. C'est la contrée du Caucase la plus isolée, la plus fermée aux influences du dehors, où, par conséquent, doivent se retrouver intactes ou à peine modifiées les anciennes coutumes. A l'heure actuelle, on n'y pénètre que par deux routes, l'une carrossable, l'autre à peine accessible aux piétons et aux bêtes de somme, et qui n'est en réalité qu'un sentier.

GROUPE DE SVANÉTIENS GOITREUX.
Photographie communiquée par M. Dingelstedt.

Derrière le haut rempart formé par l'arête principale du Caucase, qui à cet endroit ne s'abaisse pas à moins de 3 000 mètres, la Svanétie s'étend sur un espace d'environ 3 250 kilomètres carrés, toute sillonnée de montagnes neigeuses, à peine explorées; plusieurs glaciers s'y rencontrent, d'où naissent quelques-unes des nombreuses rivières qui précipitent vers la mer Noire leur cours torrentueux.

Malgré son altitude assez élevée, puisqu'elle ne s'abaisse guère au-dessous de 1 000 à 900 mètres, et que sa moyenne est estimée à plus de 2 000 mètres, cette région, dans quelques vallées, est d'une végétation extraordinairement luxuriante. Cette fécondité surprenante est due à deux causes : d'abord à l'humidité du climat; ensuite à ce fait que les plantes nées à l'état sauvage, non exploitées, tombent et pourrissent sur place, et que ces débris forment un sol exceptionnellement favorable au développement de la flore; pour emprunter à M. Dingelstedt une expression qui fait image : « Au-dessous de la forêt vivante, il y a là une forêt morte ».

Ce sont les conifères que l'on rencontre le plus fréquemment, surtout si l'on s'élève un peu. De grandes fougères arborescentes rappellent au naturaliste étonné leurs congénères des Tropiques. Une plante particulière au Caucase, la *Paris incompleta*, croît en abondance. Mais ce qu'il y aurait de plus curieux, si le fait se vérifie, c'est que l'on retrouverait en Svanétie certains spécimens de la flore, disparue ailleurs, des temps préhistoriques.

Dans ce pays vit une population évaluée à 12 ou 15 000 habitants, répartis entre trois districts, séparés entre eux par des montagnes. Ces Svanétiens, dont certains s'appellent encore des Svanétiens libres, remontent à une haute antiquité. Le géographe Strabon les mentionne comme un peuple courageux et guerrier. Leurs domaines n'eurent pas toujours des bornes si étroites qu'aujourd'hui, et ils s'étendirent surtout dans la vallée supérieure du Rion. Puis parurent les envahisseurs mingréliens, et les Svanétiens se réfugièrent dans leurs montagnes inaccessibles, où vinrent souvent les rejoindre les proscrits de la Géorgie et de la Mingrélie. Maintenant la Russie exerce sur cette peuplade, si longtemps indépendante, sa domination tolérante, qui ne se manifeste guère que par la perception de quelques droits et la présence d'un fonctionnaire subalterne; au surplus, tout en essayant de faire pénétrer quelques premières notions de civilisation parmi ces gens incultes, elle les laisse suivre en paix les traditions héritées de leurs ancêtres.

Mêlés, à des époques plus ou moins lointaines, de réfugiés tartares et de Juifs, les Svanétiens actuels n'ont pas un type fort caractérisé. Dans telle tribu ils sont bruns, grands et élancés; dans une autre, lourds et épais, avec de grandes barbes, des yeux brillants, toujours en mouvement; ailleurs ils ressemblent à des Petits-Russiens, durs, moroses, mais fins et rusés, au physique la démarche lourde, le visage orné de longues moustaches, perpétuellement la pipe à la bouche. Ici le type juif domine franchement. Là c'est le type mongol, gipsy ou géorgien.

Un caractère qui leur est commun est leur incurable saleté, et, soit par défaut d'hygiène, soit par suite de cette malpropreté héréditaire, beaucoup sont affligés de goitres volumineux et atteints de crétinisme.

Leur langue, très gutturale, n'a pas été rattachée avec une certitude absolue à l'un des idiomes voisins. Elle offre cette particularité louable d'être pauvre en termes injurieux. Ils ne l'écrivent pas, et pour la transcrire le baron Usslar a dû employer les caractères géorgiens. On a recueilli ainsi quelques documents intéressants de folk-lore.

Le christianisme fut introduit à une époque reculée parmi ces peuplades, mais il s'y est entaché de superstitions purement païennes, inspirées par le désir de se rendre favorables les forces personnifiées de la nature. Après avoir été des chrétiens ardents, et malgré leur prétention d'avoir été baptisés par le Christ lui-même, aujourd'hui ils omettent parfois de baptiser les enfants, pratiquent peu leur religion et ne s'en souviennent guère qu'à leur lit de mort. Leur clergé est du reste pauvre et ignorant, et n'a que l'unique privilège d'échapper aux lois, encore vivaces dans le pays, de la vendetta. On envoie chez eux quelques prêtres géorgiens, mais qui officient dans leur propre langue, incomprise de leurs ouailles.

Parmi leurs superstitions, il en est une à laquelle bien des peuples se soumettraient sans doute volontiers, si la nature était assez libérale pour le leur permettre : ayant parmi eux des juifs, des musulmans, etc., les Svanétiens ont adopté le jour de repos particulier à chaque religion, et ils chôment scrupuleusement le dimanche, le lundi, le vendredi et le samedi.

Ils n'ont cependant pas adopté, comme on l'aurait pu croire, le culte des images, si développé parmi les orthodoxes. Leurs églises sont nues. Ce sont de pauvres et anciennes constructions hexagonales ou octogonales, à peine éclairées par une étroite baie en fer de lance, qui fait face à la porte. Peu nombreux sont les fidèles qui peuvent y trouver place : il faut dire, il est vrai, que tout l'espace est réservé aux hommes, les femmes s'en trouvant rigoureusement exclues, sauf aux cérémonies du mariage.

Les Svanétiens croient à la survivance de l'âme après la mort, mais avec des préjugés particuliers; ils estiment que l'âme du défunt reste dans la maison pendant un an encore, et ils disposent à son intention, dans un coin sombre, des aliments, de l'eau-de-vie, sa pipe bourrée de tabac. Ils attachent à toutes les cérémonies funèbres une extrême importance, et quelquefois, pour s'assurer d'avance le repos de leur âme et pour surveiller l'accomplissement ponctuel des rites traditionnels, les vieillards font procéder de leur vivant à leurs propres funérailles.

Il va de soi que leur culture intellectuelle est absolument nulle. Pas d'écoles, aucun enseignement quel qu'il soit. L'expérience acquise personnellement ou transmise oralement est leur seul mode d'éducation. Ils sont même demeurés très arriérés dans leurs procédés de culture. Ils tirent du sol, par des moyens primitifs, le froment, le seigle, l'avoine et l'orge dont ils ont besoin, sans prévoyance des mauvaises récoltes, qui entraînent fatalement la famine. Ils soignent quelques ruches, chassent et surtout élèvent du bétail, qui a dans toute la région environnante la réputation d'être d'une qualité supérieure. Leurs mulets et leurs ânes jassent pour les meilleurs du Caucase.

Pas de commerce : on ignore dans le pays ce que c'est qu'une boutique, et les transactions sont rendues singulièrement pénibles par ce fait que la monnaie n'est pas encore en usage courant et que les indigènes ne procèdent que par échange.

Misérablement vêtus d'une longue tunique, d'une houppelande ou *tcherkesska*, garnie de cartouchières sur la poitrine, les jambes serrées dans des pantalons étroits, chaussés de mocassins pointus, ils logent pêle-mêle avec leurs animaux dans de grossières maisons carrées, en pierres brutes, mal éclairées et sans cheminée, remplies de vermine. L'hiver, pour combattre le froid, ils font de copieuses libations d'une liqueur fermentée, l'arack, et ce vice contribue encore à la dégénérescence de la race.

Un des côtés les plus curieux de leurs mœurs est leur organisation sociale. Ils sont répartis en neuf communautés ou clans, et chaque communauté est autonome. Les liens entre membres d'une même communauté sont considérés comme supérieurs à ceux de la famille. Les mariages ne se font guère qu'entre individus du même clan. Les pâturages sont en commun, et lorsqu'une famille exerce l'hospitalité en faveur d'un voyageur, la dépense est à la charge de tous.

Les affaires locales sont discutées dans des assemblées générales, où tous les adultes ont droit de suffrage, et où les femmes votent parfois pour leur mari ou leur frère absent. Les résolutions ne peuvent être prises qu'à l'unanimité.

Quant à l'organisation de la famille, elle repose encore sur l'autorité patriarcale du plus ancien. La position de la femme est tolérable. On a vu qu'on lui reconnaissait le droit de vote par procuration. Elle a une certaine liberté d'allure et va la face découverte. Les Svanétiens ont pourtant pour elle quelque dédain, puisque longtemps, dans les familles les plus misérables, ils supprimaient volontiers les enfants nouveau-nés de sexe féminin, coutume barbare qui se retournait contre les Svanétiens eux-mêmes, en rendant la population féminine trop rare pour le nombre des hommes à marier.

Dans ce rude pays, les grandes fêtes sont les festins, accompagnés de libations copieuses. La musique de chant est restée dans l'enfance : pour les Européens, il est plus facile de goûter les mélodies de leur violon, de construction primitive, mais dont le son grêle est doux et agréable. La danse, généralement lourde et sans grâce, est un passe-temps fort apprécié.

On voit que cette peuplade est restée fort en dehors de toute civilisation, et même que les Russes auront sans doute fort à faire pour la dégrossir. Mais c'est justement ce côté primitif qui séduira l'ethnographe : les influences étrangères pénétreront là comme ailleurs; les Svanétiens perdront leurs caractères distinctifs, ou même, par un sort semblable à ceux des Peaux-Rouges des États-Unis, ils disparaîtront, tués par l'alcool.

Voyage d'Épave.

Naviguer trois ans, sans repos ni trêve, à travers l'Atlantique, paraîtrait au plus intrépide une gageure téméraire. C'est cependant ce que vient de faire, avant de disparaître définitivement, un navire abandonné. Pendant ce long laps de temps, semblable au fameux *Vaisseau-Fantôme* et au *Hollandais-Volant* des légendes, cette épave a roulé sur l'Atlantique, au gré des courants et au hasard des tempêtes, échappant à des tourmentes dans lesquelles ont péri de grands navires bien gréés et commandés par des capitaines expérimentés.

Le 15 octobre 1891, le schooner à trois mâts, en bois, *Fannie E. Wolston*, assailli par un ouragan, au large du cap Hatteras, sur la côte ouest des États-Unis, commençait à faire eau et son équipage se sauvait dans les chaloupes.

Le vaisseau désemparé ne sombrait pas, et de ce jour commença une course folle à travers l'Océan. La coque à demi submergée, des lambeaux de voiles claquant aux tronçons de ses mâts brisés, on le vit au milieu de l'Atlantique par 49° de long. O. de Greenwich, et dans ces parages il erra pendant un an. Puis il reprit son voyage sans but par la route du sud, se rapprocha de la côte américaine, et remonta jusque vers le point où il avait été abandonné. Cette sorte de pèlerinage accompli, il continua vers le nord, redescendit brusquement vers le sud, et tout à coup repartit vers l'Atlantique septentrional, où il fut aperçu une dernière fois le 21 octobre 1894.

Quarante-quatre vaisseaux avaient rencontré ce fantastique navire, et leurs observations ont permis au bureau hydrographique des États-Unis de reconstituer son trajet; celui-ci, en reliant par des lignes droites, dans l'ordre des dates, les points marqués sur la carte, atteint une longueur de 9 156 milles, soit environ 16 957 kilomètres. Et, bien entendu, la route suivie par le *Fannie E. Wolston* dut être bien plus longue, compliquée de courbes et de crochets, que les points repérés n'indiquent que d'une manière fort incomplète.

Depuis un an qu'on ne l'a vue, l'épave a dû s'abîmer enfin dans les flots, à moins qu'elle ne soit allée se perdre dans les glaces lointaines de l'océan Arctique; peut-être ses débris, retrouvés un jour, indiqueront-ils quelque courant glaciaire analogue à celui qui a entraîné autrefois, d'un côté du pôle à l'autre, les restes de la *Jeannette* et que l'explorateur Nansen a essayé de retrouver pour s'y abandonner avec son navire le *Fram*.

En tout cas les marins ne seront sans doute pas fâchés de n'avoir plus à redouter, dans la nuit ou le brouillard, le heurt de ce corps sans âme.

La Coupe « America »

Lord Dunraven qui avait donné les ordres nécessaires pour changer le gréement de *Valkyrie III*, en vue de son retour en Angleterre, a changé d'avis. Son yacht restera en Amérique jusqu'à l'année prochaine, et il est probable qu'il se rencontrera avec son rival *Defender*, non plus pour lui disputer la coupe, mais pour se mesurer avec lui dans des conditions permettant une lutte plus sérieuse.

Les Anglais n'ont pas été découragés, du reste, par l'échec de cette année. Un nouveau défi, en date du 28 septembre, vient d'être envoyé à New-York pour l'année prochaine, de la part du Royal Victoria Yacht-Club et au nom de M. Charles D. Rose. Le nouveau champion anglais porterait le nom de *Distant Shore* et serait construit par Watson, à l'aide d'une souscription. Plusieurs yachtsmen se seraient déjà inscrits pour des sommes importantes.

Le R. P. Roblet, S. J., missionnaire de Madagascar. *Carte de Madagascar au* 1 : 1 000 000, *dessinée et gravée par R. Hausermann.* 3 feuilles, 12 francs. Sur toile avec étui, 20 francs. — Barrère, 4, rue du Bac, Paris.

Cette très belle carte, la seule vraiment complète qui ait été faite de Madagascar, a mérité à l'auteur une médaille hors classe de la Société de Topographie et de Cartographie, une médaille d'or de la Société de Géographie de France et un diplôme de médaille d'or à l'Exposition universelle.

Nos lecteurs ont déjà appris par la chronique *A Travers le Monde* le rôle considérable joué par les missionnaires et surtout par le P. Roblet, dans la connaissance scientifique de Madagascar. Il a étudié pendant 15 ans les provinces de l'Imerina et du Betsileo, en vue d'une carte au 1 : 100 000, qu'il achève en ce moment. Cette partie de la grande île, que ses travaux personnels lui ont fait connaître, a donc été levée avec la plus grande précision. Le reste de la carte a été dressé à l'aide de documents écrits ou verbaux, fournis par les voyageurs et les indigènes. Quant au tracé des côtes, il a été emprunté aux cartes marines.

Pour donner plus de probité scientifique à son travail, M. Roblet a délimité par une ligne pointillée la région qu'il a vue et étudiée lui-même. Dans les limites de cette ligne, il garantit ses données comme parfaitement exactes. Il acceptera d'ailleurs avec reconnaissance toutes les corrections qu'on voudra bien lui communiquer sur les autres régions.

Tout cela dénote la conscience et l'honnêteté dans le travail. Il faut ajouter que la carte a été dressée avec un véritable talent. On peut donc affirmer qu'elle constitue un document inappréciable pour quiconque s'intéresse à Madagascar.

Levieux. *Essai sur l'architecture japonaise.* — Bruxelles, 1895, in-8.

Apropos du temple funéraire de Iéyas à Nikko dont il a rapporté des vues intéressantes, et un croquis schématique, l'auteur présente un tableau de l'architecture religieuse au Japon, de ses procédés de construction, de sa portée, il explique l'architecture civile par la description des demeures impériales de Ghoso et de Nigo à Kioto. Il conclut ainsi : « La décoration constitue tout à la fois le trait fondamental de l'architecture du Nippon et le côté par lequel cette dernière se différencie le plus profondément des styles usités en Europe. »

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Comment on peut voyager en Perse [1]

II

BUDGET DU VOYAGE D'EUROPE EN PERSE

Il est préférable d'atteindre la Perse par le nord plutôt que par le sud, car les régions septentrionales doivent au séjour du gouvernement et au voisinage de la Russie d'être moins dépourvues que les autres, plus fréquentées des Européens, et l'on aura ainsi une initiation graduelle. Les indicateurs donneront le règlement et le prix du voyage par Constantinople, Poli, Bakou et Recht. A Recht la caravane commence.

LA MONNAIE ET LE TRAIN DE VIE

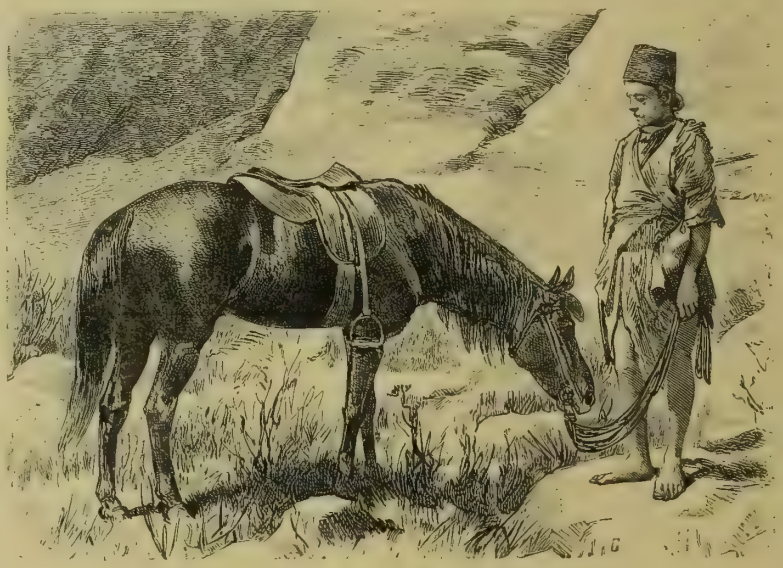
La première chose à faire étant de mettre la main à la poche, traitons la question de numéraire. Bien que théoriquement il y ait double étalon : le toman d'or (10 krans) et le kran d'argent (valeur suivant le change, de 50 cent. à 1 fr.), en pratique on ne trouve que des pièces d'argent de 1 kran ou de bronze (*chaï* et *poul*) — *poul* s'emploie également pour désigner la monnaie en général. Il faut apporter avec soi une petite somme en or et le reste en billets de la banque de France ou en chèques d'une grosse maison universellement connue, comme la maison Rothschild. On pourra changer dans les principales villes auprès des négociants arméniens ou européens ce papier, qu'ils apprécient fort pour leurs envois d'argent et dont ils donneront un taux plus élevé que pour l'or même. On n'aura donc à transporter en monnaie d'argent que ce qu'il faut pour aller de Recht à Téhéran, de Téhéran à Ispahan, d'Ispahan à Chiraz et de Chiraz à Bouchir ; malgré cela on se verra encombré de quelques sacs, qu'il importe de ne confier à personne et d'introduire en des malles fermant à clé.

On sera peut-être aussi fort contrit au début de se voir refuser comme fausses un quart environ des pièces qu'on aura emportées ; il n'y a pas à se tourmenter de cela (pas plus d'ailleurs que le reste) : sans discuter il faut remplacer les pièces refusées, remettre celles-ci dans le sac avec les autres et ne plus y penser. A la fin du voyage c'est tout au plus s'il en restera 4 ou 5 vraiment mauvaises.

On peut vivre princièrement en comptant 5 krans par jour et par personne, y compris les gages des domestiques (15 à 20 krans par mois) et l'orchestre pour une danse échevelée de l'anse du panier, chorégraphie qui porte là-bas le nom de *madakhel* et dont il est couramment question. En comptant avec cela 1 kran 1/2, prix fort, par jour et par bête de somme, on peut établir un budget maximum.

DOMESTIQUES. — INTERPRÈTES. — LANGAGE

J'ai parlé de domestiques. Il faut en effet, au départ, engager un cuisinier (*achpâz*) qui à chaque étape se chargera d'acheter les vivres et de préparer les repas ; car il n'y a pas d'auberges, et les caravansérails fournissent seulement le couvert gratuit. Le voyage sera d'autant moins dispendieux qu'on sera plus nombreux : il est bon d'être deux ou trois, et si l'on veut faire très bien les choses on prendrait un second domestique, valet de chambre (*pichkhedmet*).



CHEVAL PERSAN ET SON CONDUCTEUR.

Il vous faudrait bien aussi peut-être un interprète, mais d'abord il est difficile d'en trouver ; ensuite, c'est vous mettre dans la main d'un individu pour lequel votre voyage n'aura qu'un intérêt : lui faire gagner une petite fortune ; il le combinera dans ce sens, vous mettra en relation avec le monde extérieur pour tendre vers ce but, et votre agrément pourra s'en trouver notablement diminué.

Le plus simple est d'apprendre un peu de persan. C'est une langue extraordinairement facile, sans grammaire ou du moins avec si peu de grammaire qu'on en connaît toutes les subtilités en deux heures ; avec un vocabulaire de 200 ou 300 mots on peut bavarder ; et si l'on se donne la tâche d'apprendre 10 mots par jour, ce qui n'est pas du surmenage, au bout d'un mois on se trouve préparé à ce point de vue. La première grammaire-lexique de Guyard, dans laquelle on peut supprimer d'abord tous les mots qui ne servent pas rigoureusement au voyage ou aux repas, sera utilement employée. Après huit jours passés sur le sol de l'Iran à chercher l'accent, on sera étonné d'être compris, et au bout de quinze jours d'usage on comprendra tout... et même un peu du reste.

UNE FEMME PEUT-ELLE SE RISQUER ?

Avant de m'engager dans des détails de ménage, il me vient à l'esprit que quelque lecteur va se demander s'il pourrait prendre la responsabilité d'emmener une compagne. Je crois que oui. Il faut toutefois qu'elle ait une vigueur au-dessus de la moyenne, qu'elle puisse tenir à cheval au pas sept ou huit heures de suite chaque jour (c'est fatigant pour commencer, mais on s'y entraîne), et comme elle ne trouvera pas de montures pour amazone, il importe qu'elle sache monter à cheval... comme à bicyclette. Et justement la bicyclette a créé une tenue très convenable pour un voyage de ce genre, à la condition, s'il vous plaît, d'arrêter le large pantalon à la cheville et non au genou. Ce n'est pas de ma part une question d'esthétique, il s'en faut de beaucoup ; c'est un sacrifice qu'il convient de faire à l'hygiène et pour éviter les coups de soleil sur les mollets. — Des coups de soleil à travers les bas ? — Parfaitement.

MÉDICAMENTS

Et puisque nous sommes sur ce chapitre de la santé, disons tout de suite qu'il faut mettre dans le budget du voyage les médicaments essentiels :

Sulfate de quinine ; — opium en cas de dysenterie ; — comme antiseptiques, sublimé et acide borique. — Inutile de s'encombrer de liquides : on fera les dissolutions en cas de besoin.

(*A suivre.*) FR. HOUSSAY.

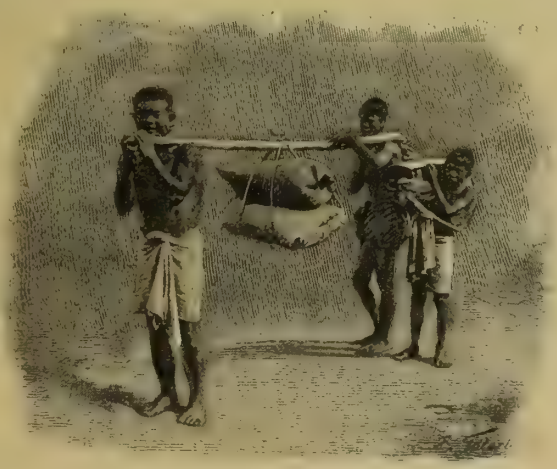
1. Voyez p. 420.

La Navigation du Mékong

Durant ces deux dernières années, grâce aux efforts d'un certain nombre d'hommes dévoués, parmi lesquels il faut faire une place d'honneur à nos officiers de marine, le problème de la navigabilité du Mékong est entré dans une phase nouvelle, et la solution définitive en paraît proche. Aujourd'hui les récentes difficultés avec l'Angleterre dans le Xieng-Kheng donnent un regain d'actualité aux travaux des lieutenants de vaisseau Simon, Le Vay et Robaglia.

Francis Garnier, au retour de l'expédition de 1866-1868, qui sous les ordres du commandant Doudart de Lagrée explora pour la première fois le Mékong, niait que ce fleuve eût aucun avenir comme route de commerce et de navigation.

On avait reconnu en effet que le Mékong, de Kratié à Luang-Prabang, se trouvait divisé en biefs plus ou moins longs par des séries de rapides, ou des cataractes. Les premiers rapides furent observés de Sombor à Siem-Bok. Francis Garnier a laissé un récit dramatique de son passage en pirogue à travers le rapide de Préatapang, ou mieux Préa-trapeang. La description de cet obstacle qui lui parut formidable, la peinture des dangers qu'il y courut, ne furent d'ailleurs pas sans influence sur l'abandon où resta pendant de longues années la question du Mékong. A quoi bon, disait-on, tenter de remonter un fleuve qui présente dès l'abord un obstacle infranchissable ?



LAOTIENS.
Photographie communiquée par M. Leroy.

Ce qui était encore de nature à décourager les efforts ultérieurs, c'était la découverte par M. de Lagrée et ses compagnons d'autres obstacles plus graves. A peu de distance en amont du confluent du Sékong apparaissent les cataractes de Khône. Puis s'étend la dangereuse série de rapides qui couvre 85 kilomètres du cours entre Pak-moun et Kemmarat. Alors seulement commence la région propre du moyen Mékong. Dès lors le fleuve, sur une section de 600 kilomètres environ de Kemmarat à Vien-Chan, peut être remonté jusqu'au pied du puissant massif calcaire de la Chine méridionale. Dans cette région, il traverse le Laos, grande plaine de grès parsemée de forêts clairières, naturellement pauvre, mais fertilisée dans une certaine mesure par les dépôts du Mékong.

On voit donc en quels termes se posait la question : comment utiliser ce couloir naturel du Laos, tributaire à tous égards du royaume de Siam, isolé de l'Annam par une haine de peuple à peuple non moins que par des montagnes sauvages et malsaines, isolé de la Cochinchine à cause des défauts de son fleuve ?

Le commandant Révellière, aujourd'hui contre-amiral, détruisit en 1885 la légende établie sur les rapides de Préatapang depuis Francis Garnier. Par un coup d'audace, et se fondant seulement sur les études sommaires de M. de Fésigny, il franchit les dangereuses passes aux hautes eaux avec un torpilleur. Après eux, M. Noël Pardon, et en 1889 M. Heurtel, capitaine de frégate, conduisirent les premiers bâtiments de mer jusqu'aux chutes de Khône.

Mais ces tentatives furent opérées aux hautes eaux, sans un aménagement suffisant des chenaux. C'étaient d'heureuses témérités d'une assez mince signification pour l'avenir de la navigation régulière sur le fleuve.

Voilà où en était encore la question au moment où se produisirent nos démêlés avec le Siam, et le traité qui s'ensuivit. Ce traité, en nous donnant la rive gauche du Mékong, et en assurant la libre navigation sur ses eaux, démontra enfin la nécessité de remettre à l'étude la navigabilité du fleuve, et, de reviser dans la mesure du possible les résultats obtenus par Francis Garnier. L'extension de notre empire indo-chinois nous créait des devoirs politiques non moins que commerciaux dans le Laos et le Luang-Prabang. Il ne s'agissait pas seulement de détourner vers Saïgon le trafic qui se dirigeait du plateau des Boloven et de Saravan vers Bangkok par Oubône et Korat, il fallait assurer notre domination

sur des territoires nouvellement annexés, créer des postes, entretenir des troupes et surtout les ravitailler. Le ravitaillement, dans ces régions intérieures de la péninsule, est un problème difficile qui retarde tout, paralyse tous les mouvements. Le seul moyen pratique de le résoudre, c'était de réduire les obstacles du Mékong. Il fallait maintenir dans ces parages du moyen fleuve trois ou quatre canonnières, car il importait de tenir le Siam en respect; or il paraissait fort peu disposé à exécuter les clauses du traité. Des bandes chinoises et siamoises ayant été signalées aux abords de Hué, il fallait surveiller l'Annam à revers; enfin rien n'était plus efficace, pour établir notre prestige, que de tranquilliser les Laotiens par notre présence constante, leur montrer les bienfaits de notre domination, et les détacher ainsi des Siamois tyranniques et avides.

Ainsi s'explique-t-on que l'appropriation méthodique du Mékong, commencée en 1893 et achevée aujourd'hui pour le cours moyen du fleuve tout au moins, soit surtout l'œuvre d'officiers de marine. Les intérêts politiques et stratégiques primaient tous les autres

LA CANONNIÈRE « LA GRANDIÈRE » SUR SON CHARIOT PORTEUR.
Photographie communiquée par M. Leroy.

Tout d'abord, le lieutenant de vaisseau Robaglia étudia les moyens d'assurer *en tout temps* la navigation de Kratié à Khône. C'est pourquoi il reconnut le fleuve aux basses eaux, du 1er janvier au 25 mai 1894. Il déblaya les passes les plus dangereuses des rapides de Préatapang, notamment celle d'*Andat Seng* (langue de lion) dont le fond, sans seuils ni rapides, était encombré d'une véritable forêt noyée. Il démontra avec la canonnière *Argus* que la passe franchie en juillet 1866 par Francis Garnier, effectivement terrible lors des grandes crues d'été, devenait maniable aux basses eaux. Il y a là un chenal de 15 à 30 mètres de profondeur. Malgré le fort tirant d'eau de l'*Argus* (1 m. 80), le défaut de matériel et les mauvaises conditions de la machine, M. Robaglia descendit le Mékong de Khône à Saïgon pendant la baisse des eaux correspondant à la petite saison sèche. Il avait établi d'une façon définitive que dans cette section le fleuve est durant toute l'année accessible aux vapeurs de 2 mètres de tirant d'eau, moyennant quelques travaux[1].

Mais c'est à Khône que se présentait le plus formidable obstacle, celui-là vraiment irréductible. Le Mékong, en amont de Stung-Treng, s'encombre d'une multitude d'îles jusqu'à ce qu'on arrive à un magnifique bassin d'une lieue et demie de large et d'une quarantaine de mètres de profondeur. A l'ouest de ce bassin, sur la rive droite, s'élève un groupe de montagnes dont l'arête se continue au travers du fleuve. C'est elle qui barre malencontreusement le cours du Mékong Le fleuve se déverse de là-haut dans le bassin d'aval par une série de chutes, différentes de hauteur et de largeur, entre un fouillis d'îles dont la plus vaste est celle de Khône, ou Don-Khône. La ligne des cataractes s'étend en plusieurs tronçons, sur 12 à 13 kilomètres. Le bras de Salaphé et celui de Papheng forment des chutes particulièrement imposantes, hautes par endroits de 15 mètres et larges d'un kilomètre.

Pendant que le lieutenant Robaglia reconnaissait le fleuve en aval, on procédait aux premiers travaux qui devaient permettre de surmonter l'obstacle de Khône. Il n'y avait qu'un moyen : établir un service de transbordements. Il s'agissait de transporter, sur un parcours de 5 kilomètres, des canonnières non démontées, seulement allégées de leur matériel transportable, mesurant 25 à 30 mètres de longueur et pesant près de 30 tonnes. On sait qu'on a effectué en France des transports de canonnières suivant cette méthode; de petits chariots ou *lorrys* les emportent sur des rails. Il fallait donc établir dans l'île de Khône une sorte de petit chemin de fer à travers la forêt, et aménager, aux deux extrémités, des bassins d'échouage et de lancement avec écluses. On conçoit ce qu'une telle œuvre peut offrir de difficultés dans un pays aussi éloigné, dépourvu de ressources, avec un matériel industriel rudimentaire et des travailleurs indigènes! Aussi ne réussit-on pas du premier coup.

L'opération comporta deux phases également intéressantes. Le 10 juillet 1893, on avait expédié de Paris les canonnières *Massie* et *La Grandière*. Le lieutenant de vaisseau Simon s'occupa du transbordement du *Ham-Luong* et du *Massie* d'août à novembre 1893. Cette première partie des travaux fut la plus laborieuse. L'insalubrité du sol, aggravée par les terrassements, les fatigues de l'hivernage et du travail, et les mauvaises conditions hygiéniques et alimentaires exercèrent une action meurtrière sur les ouvriers indigènes. Nombre de travailleurs annamites semèrent leurs os dans l'île, ainsi qu'en témoignent de nombreuses tombes disséminées un peu partout. En outre, le matériel nécessaire manquait; on ne pouvait l'improviser, et le vapeur *Bassac*, qui maintenait la communication avec Saïgon,

1. Nous avons eu, il y a trois semaines, le regret d'apprendre la mort prématurée de M. Robaglia, à l'âge de trente-quatre ans. C'est lui qui avait dressé la carte suivante des chutes de Khône.

avait bien assez à faire de ravitailler sans se charger d'engins divers. Il fallut donc démonter les deux canonnières. Le transbordement s'effectua à l'aide de 200 mètres de rails seulement, parce qu'on n'en possédait pas davantage. Les wagonnets passaient sur une route construite à la hâte, le temps ayant manqué pour faire mieux, à cause de la baisse rapide du fleuve. Malgré les conditions défectueuses de l'entreprise et son insuccès relatif, il y avait cependant un point acquis : le *Massie* et le *Ham-Luong* flottaient en amont de Khône, là où les eaux du Mékong s'étalent largement sur le plateau rocheux, parsemées d'îles, et occupent une étendue de cinq lieues. L'enthousiasme fut grand en Cochinchine.

Cependant le lieutenant Simon, se conformant aux instructions du ministre des colonies, exécuta en décembre 1893, avec l'enseigne de vaisseau Le Vay, commandant du *Massie*, une reconnaissance préliminaire des rapides dits de Kemmarat. Ces études se font en pirogue, et sont accompagnées du levé le plus minutieux des rives et des fonds.

Le passage parut possible. M. Simon s'embarqua donc avec M. Le Vay, et le 16 février 1894 le *Massie* quittait Pak-moun et s'engageait dans la section des rapides. Quelques-uns avaient un renom formidable. Dans la plupart des cas, le fleuve s'y resserre jusqu'à 25 ou 30 mètres entre deux hautes rives rocheuses. Tel est le Keng-Yapeut. Le Mékong, qui au-dessus de l'étranglement occupe une largeur de 600 mètres, y coule sur une longueur de 300 mètres, en un chenal de 25 mètres seulement. Le *Massie* ne triompha de ce rapide que par un effort désespéré. La machine donna 370 tours à la minute, dix de plus qu'aux essais. Il fallut renouveler l'effort pour le Keng-Kaac. Au milieu du rapide, la canonnière s'arrêtait; qu'elle vînt à reculer, c'était sa perte certaine. Il fallut donner 374 tours pour passer. Enfin, dans le Keng-Kamen, déclaré infranchissable par les pilotes indigènes, le *Massie* reçut un choc terrible qui le fit un instant pivoter : ce fut miracle qu'il parvînt dans les eaux calmes. Enfin, le 27 février, le *Massie* jetait l'ancre au confluent du Sé-Bang-Hien. Le voyage avait duré six jours, à l'époque où les eaux sont le moins praticables.

Mais que d'angoisses pour accomplir ce tour de force! « Aucun intérêt personnel, écrivait un collaborateur de M. Simon, ne me ferait consentir à revivre les six jours que j'ai passés dans les grands rapides de Kemmarat. »

Dès lors, le moyen Mékong s'ouvrait à la marche triomphante du *Massie*.

L'admiration des Laotiens n'eut d'égale que le dépit des Siamois. Ces derniers remirent en circulation, en l'honneur du lieutenant Simon, les vieilles légendes, des divinités chargées de défendre le passage des fleuves. C'était une sorte de sacrilège qu'avaient commis les Français, en forçant les barrières que Bouddha avait posées lui-même à la marche des hommes, en brisant les portes sacrées de Keng-Yapeut et de Keng-Kamen.

CARTE DU MÉKONG AUX ENVIRONS DE KHÔNE
D'après un levé inédit du lieutenant Robaglia.

Les Laotiens, au contraire, pleins d'enthousiasme, venaient en masse du territoire siamois demander au lieutenant Simon l'autorisation de passer sur la rive gauche. L'accueil de nos marins les charmait, ils considéraient respectueusement la canonnière et en touchaient les pièces avec une sorte de frayeur religieuse.

M. Simon insiste sur les bons effets immédiats de la présence du *Massie* devant les rives laotiennes. Les Siamois nous avaient représentés comme des « monstres » ou des « brutes barbares ». Le passage du *Massie* a relevé notre prestige. Les Français leur ont montré leur puissance; ils ont montré aussi qu'ils étaient plus honnêtes que les Siamois, et que leur administration serait meilleure. M. Simon s'indigne des agissements des Siamois : ils font enlever qui leur déplaît ou quiconque leur paraît assez riche pour payer rançon, ils perçoivent des impôts sur la rive gauche, refusent d'exécuter le traité avec la France. En un mot, la présence d'une canonnière dans le bief du moyen Mékong n'était pas superflue. Et l'on comprend fort bien que M. Simon n'ait envoyé le *Massie* vers le nord que très tard en 1894. Il fallait sa présence pour faire *efficacement et pratiquement* la police.

Enfin, le 10 juillet, M. Le Vay fut chargé de remonter jusqu'à Vien-Chan. Le 27 juillet, le *Massie* passait à Lakhone, et le 15 août il arrivait à Vieng-Chan. Pendant ce temps, M. Simon était retourné à Khône pour présider au transbordement du *La Gran-*

dière, que l'on devait opérer en tenant compte des expériences de l'année précédente.

C'est ici que se place la seconde phase des travaux accomplis à Khône. L'administration des Travaux publics en avait chargé un agent des Ponts et Chaussées, M. Crouzat, qui avait déjà pris part à ceux de l'année 1893. Cette fois, l'opération fut beaucoup plus rapide, moins coûteuse et moins meurtrière, à cause des excellentes mesures prises pour la préparer et de la précision apportée dans l'exécution. Le *La Grandière* n'avait pu être transbordé l'année précédente, et était resté en deçà de Khône. Il fallut trois heures le 5 septembre 1894 pour transporter la canonnière, installée sur les chariots, du bief inférieur au bief supérieur. A son tour, le *La Grandière* réussit à franchir les rapides de Kemmarat. Le passage se fit en novembre 1894 : les eaux étaient donc plus hautes que lors du passage du *Massie*. Mais la violence du courant était telle, qu'on éprouva peut-être plus de difficultés encore. Il fallut sept jours pour arriver de Pak-Moun à Kemmarat.

LE BASSIN DE LANCEMENT PENDANT LA CONSTRUCTION DU BATARDEAU.
Photographie communiquée par M. Leroy.

Cette fois le lieutenant Simon avait pleinement réussi dans la tâche que lui avait confiée le ministre des colonies. Il fallait assurer avant tout la navigation du moyen Mékong jusqu'à Nong-Kay. Or le *Massie* était parvenu à Vien-Chan. Dans leurs rapports, MM. Robaglia et Simon précisaient les époques de plus ou moins grande navigabilité du fleuve. Aux rapides de Kemmarat, du 15 janvier au 15 mai, il y a impraticabilité absolue. Durant le reste de l'année, le passage est plus ou moins facile pour certains bâtiments à machine très puissante. Du 15 août au 15 octobre, l'abondance des eaux qui couvrent les bancs et les rochers du lit fluvial est un danger. Le chenal est alors difficile à reconnaître au milieu des brisants. En tout, cinq mois de navigation relativement sûre. Les bateaux devront avoir un tirant d'eau aussi faible que possible, une longueur maxima de 30 mètres, deux hélices, un gouvernail puissant, et une machine pouvant donner de 12 à 14 nœuds.

KHÔNE : VUE DU CHEMIN DE FER DANS LA FORÊT.
Photographie communiquée par M. Leroy.

Entre Lakhone et Vien-Chan, les travaux de correction nécessaires sont insignifiants. Une des canonnières sous les ordres de M. Simon a remonté jusqu'à Vien-Chan au moment de la baisse extrême des eaux (29 mars 1895) et cela sans balisage. L'expérience est donc concluante. Des vapeurs de commerce pourront naviguer sur cette section toute l'année.

M. Simon, toujours infatigable, ne veut pas s'en tenir à ce beau résultat. On lui avait dit : « Mettez deux bateaux dans le bassin de Nong-Kay ; pour Luang-Prabang, nous verrons après ». Il a voulu tirer le corollaire de sa démonstration, en explorant le fleuve de Vien-Chan à Luang-Prabang. Là se succèdent sur 350 kilomètres des rapides tellement dangereux, à travers les chaînes calcaires du grand massif indo-chinois, que M. Simon lui-même n'avait pas confiance dans le succès. Il devait lui arriver, écrivait-il, de rester bloqué, sans pouvoir remonter vers Luang-Prabang, et sans pouvoir redescendre vers Vien-Chan. L'exploration préliminaire a eu lieu en pirogue au début de 1895. Toute la section du fleuve est absolument impraticable aux basses eaux.

En juillet dernier, M. Simon a tenté l'expérience décisive du passage avec le *La Grandière*. Un télégramme récent nous apprend qu'il a réussi, et que sa canonnière est parvenue à Luang-Prabang. C'est un grand succès, car on promettait depuis longtemps aux populations de ces parages notre appui ; désormais il sera possible de le rendre effectif. Il fallait, au moment où les Anglais ont occupé Muong-Sing, sur la rive qui nous appartient, affermir, par la vue plus fréquente de nos officiers et de nos armes et par les croisières de nos vapeurs, ces espèces de « bureaux ambulants », l'œuvre accomplie par la diplomatie.

Coins de France

Saint-Jean-Pied-de-Port
Les Fêtes Basques

Je partis un jour, par une belle matinée d'août, et, passant par Cambo et Ossis, je gagnai Saint-Jean-Pied-de-Port, avec l'intention d'aller visiter Roncevaux.

Saint-Jean-Pied-de-Port est situé dans un bassin verdoyant entouré de montagnes. Vu à distance, il présente un charmant aspect avec les chalets dispersés parmi les bouquets d'arbres, la flèche de son église, et, dominant le tout du haut d'un mamelon, la citadelle que construisit Vauban. Cette agréable impression persiste lorsqu'on approche. Après avoir franchi une porte de pierre, on pénètre dans une rue étroite. Abritée contre l'éclat du jour par les balcons et les toits en saillie qui voilent à demi le ciel, la ville s'enveloppe d'ombre et de fraîcheur. Mais à son extrémité, dans la trouée que fait la rivière de Nive, le clocher de l'église se dresse en pleine lumière, et le soleil étincelant donne à ses murs des tons dorés. A sa base s'ouvre une voûte où s'engouffre la rue, et ces contrastes de clarté et de pénombre, ces silhouettes estompées du premier plan opposées aux arêtes fermes du second, forment un tableau à souhait pour le plaisir des yeux.

LA DANSE DES SOULETINS.
Photographie de M. Porcher.

La Nive coule au pied de l'église. Ses eaux limpides reflètent les maisons qui la bordent : pauvres maisons aux fenêtres disjointes, aux terrasses de bois branlantes, mais fleuries de guirlandes, et lumineuses sous les rayons éclatants. Plus loin, la rivière s'étale tranquille, puis saute de plusieurs mètres, et la poussière humide qui monte de la cascade rafraîchit aux alentours les arbres et les jardins.

Des venelles grimpent jusqu'à la citadelle. Vauban l'appelait « son bijou », et il n'avait point tort. Avec ses murailles à créneaux et ses tourelles d'angles à mâchicoulis, elle est bien en effet un bijou précieux et fragile que deux ou trois de nos obus à la mélinite suffiraient à mettre en miettes. Mais, si elle n'a plus aujourd'hui de valeur militaire, il n'en fut pas toujours ainsi, et en 1813 elle arrêta quelque temps l'armée de Wellington qui venait de Pampelune. Au reste, elle est si heureusement perchée sur la hauteur, qu'elle en est comme le couronnement naturel, et son absence nuirait à l'harmonie du paysage.

Quand j'entrai dans Saint-Jean-Pied-de-Port, la ville était en fête : des drapeaux flottaient aux fenêtres, et sur la place du Marché se pressait une foule joyeuse : femmes au teint bruni, le chignon serré dans le mouchoir de soie, hommes en béret, vêtus de la courte blouse de drap gris. Tout ce monde allait et venait, riant, causant dans cette langue basque musicale et chantante. De temps à autre résonnait un de ces cris stridents qu'on nomme *irrintzina*, et qui produisent une si étrange impression quand on les entend le soir poussés par les pâtres des montagnes. Soudain le silence se fit, et la foule se rangea pour laisser place au cortège des vingt danseurs souletins qui allaient jouer la mascarade. Suivant l'usage, ils exécutaient d'abord la *pasena*, promenade à travers la ville, destinée à prévenir les habitants et à les mettre en goût. Précédés d'un drapeau et de deux musiciens, couverts de costumes étranges, ils s'avançaient sur deux rangs, marchant d'un pas grave, puis tout à coup sautaient et tournaient sur eux-mêmes, mais sans gambades, sans gestes, sans cris, le torse restant droit, et toujours avec le même sérieux visage.

Pendant ce temps la multitude demeurée sur la place s'amusait à différents jeux : celui de la poêle excitait surtout les rires. Il est fort simple. Dans une poêle à frire, suspendue à une corde horizontale et remplie de cirage, est placée une petite pièce de monnaie. Il s'agit de l'attraper avec les dents. Les concurrents, auxquels on avait lié les mains pour leur ôter la tentation de s'en servir, attendaient leur tour. Deux avaient déjà essayé de conquérir la pièce : ils n'avaient réussi qu'à se barbouiller effroyablement le visage. C'était maintenant une femme qui tentait l'aventure, une sorte de bohémienne en haillons. Elle s'approcha de la poêle, puis, d'un brusque mouvement de cou, avança la tête, et se retourna presque aussitôt vers le public. Ses joues, son menton, son nez, ses lèvres étaient enduits d'une épaisse couche noire, mais elle tenait triomphalement la pièce entre ses dents blanches que découvrait un large sourire. On applaudit. Alors, ne contenant plus sa joie, la bohémienne se mit à danser, les mains toujours liées derrière le dos, avec des hochements de tête, des déhanchements et des coups de jarret d'un comique tel que les rires succédèrent aux bravos.

Mais voici que de nouveau la musique souletine se fait entendre. A la pasena va succéder la mascarade. Les danseurs montent sur une estrade, ombragée en partie par les grands arbres qui bordent la place, et viennent saluer la foule. Je puis alors les regarder à mon aise et remarquer leurs costumes. Il en est qui ont une culotte jaune, un justaucorps rouge à broderies blanches et devant jaune, des bas blancs, des guêtres rouges, sur la tête un béret brodé; de leurs mains gantées de blanc ils manient un fouet de postillon. D'autres, représentant des cantinières, portent une courte jupe rouge à tablier blanc, une veste bleue et un chapeau de paille noire à longs rubans. Le porte-drapeau est superbe dans son dolman à brandebourgs dorés, avec son chapeau à plumes et son étendard tricolore. Mais les deux plus brillants sont les *chibalets*, ou *zamalzain*, vêtus d'une culotte noire et d'une veste bleue à plastron blanc; leur taille est prise dans une sorte de carapace en osier recouverte de draperies et ornée d'une tête de cheval en bois, et leur front est couronné d'un diadème de plumes.

LES BORDS DE LA NIVE.
Photographie de M. Porcher.

L'orchestre au son duquel ils vont danser ne comprend que deux musiciens : l'un souffle dans une flûte qu'il tient de la main gauche, tandis que de la droite il frappe un luth à trois cordes appelé tambourin de Gascogne; l'autre bat simplement du tambour, mais avec un art consommé, et ses roulements moelleux forment la base de la mélodie modulée par son confrère.

Dans la foule des assistants le silence s'est établi : tous les yeux sont tournés vers l'estrade. Les musiciens préludent : un air vif que la petite flûte siffle légèrement, tandis que le tambour scande la mesure. Il n'y a que deux phrases, répétées sans lassitude, et d'une extrême simplicité. Pendant cette musique, les postillons exécutent un pas de quatre. Tantôt ils s'avancent en ligne, puis s'arrêtent net en faisant claquer leurs fouets; tantôt ils dansent en cercle, le torse immobile, les bras collés au corps, avec une extraordinaire légèreté. Ils marchent, reculent, se croisent, tournent, sautent, lancent des jetés et des battus qu'envieraient les ballerines de l'Opéra, mais sans emportement ni frénésie, toujours en ordre et en mesure, graves comme s'ils exerçaient un sacerdoce. Cette danse si agile et tout ensemble si correcte est d'une grâce et d'une élégance singulières. Elle fait comprendre par sa noblesse d'attitudes ce que pouvait être la chorégraphie chez les peuples anciens, qui voyaient en elle un art supérieur et lui donnaient une place dans les cérémonies religieuses.

A l'air sautillant succède une harmonie d'une cadence plus molle. Sur son rythme balancé, un *chibalet* fait son entrée, suivi d'une cantinière et d'un danseur. Ce n'est plus un simple pas, c'est une série de figures caractéristiques, une sorte de pantomime entremêlée de voltes, de glissements et de sauts. Le chibalet, tout en dansant, fait manœuvrer son cheval d'osier avec tout le sérieux d'un écuyer qui accomplit des exercices de haute école : la pacifique monture se cabre, s'incline, se relève, va, vient, tourne, sans que celui qui la dirige perde un seul moment la mesure. Après un tel travail elle a le droit d'avoir faim. La cantinière s'approche et, tenant du bout des doigts le bord de son tablier, fait mine de lui donner de l'avoine. Puis le chibalet se tient en équilibre, un pied sur un verre posé à terre, l'autre levé, tandis que ses deux partenaires dansent autour de lui. On applaudit tant de souplesse et de légèreté. Les trois danseurs disparaissent, et les quatre postillons font leur entrée. D'abord en ligne, ils se forment en deux groupes qui se mesurent des yeux, se menacent, s'élancent l'un contre l'autre; les manches des fouets se heurtent en cadence, puis les mains, et chaque choc est scandé par un appel du pied. Enfin, ils se saisissent à bras-le-corps et échangent... un baiser, puis se replacent en ligne, dansent encore un instant et s'éloignent. Tous ces mouvements se font avec une prestesse et une sûreté qu'on ne se lasse point d'admirer.

Longtemps encore les danses continuent, pleines de variété, et la foule reste, oublieuse de l'heure, charmée du spectacle, fière de voir que le pays basque a conservé ses coutumes nationales, et que les jarrets souples des jeunes gens savent encore les danses des antiques Escualdunac.

Mais le jour baisse et les Souletins se retirent. Alors deux hommes escaladent l'estrade. L'un est dans la force de l'âge, et sa figure mince que bleuit la barbe rasée respire un enthousiasme grave; l'autre, un tout jeune homme, a des joues roses et des yeux rieurs.

Le plus vieux commence. Il improvise un quatrain et le déclame sur un récitatif d'une harmonieuse simplicité. A peine a-t-il fini que le jeune lui répond, et dès lors les quatrains se succèdent, comme les distiques alternés que se lançaient les bergers des bucoliques. Je ne comprends point, mais je sais que les poètes célèbrent les danseurs, la ville, le pays basque, et, sans regretter les détails qui m'échappent, je me laisse charmer à la mélodie de cette langue virile et douce, majestueuse et légère, dont les mots, malgré leur longueur, coulent des lèvres facilement, grâce aux lettres liquides qui y prédominent.

Les improvisateurs sont en verve; les strophes se suivent, sans un arrêt, sans une apparence d'hésitation, et sans doute elles doivent être belles, car le public applaudit avec transport. Encouragés, les poètes donnent libre cours à leur imagination : les vers se croisent rapides. L'enthousiasme arrive à son comble, et la place retentit du chant national basque, le *Guernicaco arbola*, que tous entonnent

à pleine voix. Le spectacle est émouvant, car dans cette manifestation spontanée on sent vibrer l'âme d'un peuple, qui ne forme plus une nation et n'a point de nom légal, un peuple conquis et partagé par ses deux voisins, mais qui pourtant n'est point mort et conserve pieusement le souvenir des temps glorieux et de l'antique liberté.

J. Porcher.

Les Connaissances de Voyage

Aqui n'est-il pas arrivé, au cours d'un voyage, et surtout d'un voyage solitaire, de lier conversation avec un compagnon de wagon ou un voisin de table d'hôte, de se trouver avoir les mêmes projets, de sympathiser et de faire route alors, pendant quelques jours, avec cet ami improvisé, — que souvent après on perd totalement de vue, dont on oublie même le nom ?

Un éditeur de Leipzig vient d'avoir la singulière idée d'éditer un petit volume, qui porte le titre un peu long de *Reisebekanntschaften-Album*, ou « Album des connaissances de voyage ». Cet album est destiné à suppléer aux défaillances de votre ingrate mémoire. Rencontrez-vous un compagnon agréable, vite vous lui présentez le livre. Il y a place pour son nom, sa situation ou profession, et le nom de la ville où il demeure. Ceci est déjà quelque peu indiscret. Mais la rubrique la plus redoutable est celle qui porte le simple mot de « Remarques ». C'est à la façon dont votre compagnon remplira cette colonne que vous le jugerez du premier coup. Dans ces « remarques », qui seront sans doute inspirées par le voyage, s'affirmera la supériorité d'esprit de l'observateur ou sa prud'hommesque nullité.

La perspective d'avoir à inscrire *ex abrupto* ses « remarques » sur ce charmant petit livre rendra sans doute plus réservées les relations entre voyageurs. Plus d'un hésitera à parler à son voisin, s'il voit poindre dans sa poche l'album brun, où il peut être appelé, l'instant d'après, à consigner quelque réflexion ingénieuse ou une observation piquante.

Voyages à bon marché

Il n'est personne qui n'ait vu circuler en Europe les bandes de touristes anglais de l'agence Cook. Cet amour du voyage se rencontre en Angleterre dans les plus basses classes, et pour le satisfaire il s'est fondé une Société qui met le voyage à la portée des bourses plus modestes encore que celles des clients de Cook and Son. Cette « *Polytechnic, Cooperative and Educational Holiday-Tours* » Société s'est formée à l'origine à l'aide de subventions données par de riches philanthropes. Elle a depuis prospéré, possède çà et là des immeubles où elle loge ses touristes, et promène dans toute l'Europe, voire même à Madère, aux Canaries et en Palestine, ses nombreuses caravanes.

En Angleterre, on voyage en troisième classe. Sur le continent, on prend des secondes. Veut-on avoir quelque aperçu des prix ? Ils sont réellement fort bas : 15 jours à Lucerne, 183 fr. 75 ; Zermatt, le Saint-Gothard, Andermatt, le glacier du Rhône, la Gemmi, Berne, en 15 jours, 262 fr. 50.

Il y a peut-être là un exemple à suivre, et sans doute les touristes modestes, mais désireux de voir, que promène l'agence, rapportent de ces voyages des notions nouvelles qui contribuent certainement à leur instruction générale.

Francis de Crue. — *Notes de voyage. — La Grèce et la Sicile. — Villes romaines et byzantines. — Constantinople et Smyrne.* 29 gravures, 1 vol. in-12, 178 pages. Paris et Genève, 1895.

Dans un petit nombre de pages sobres, parfois même un peu sèches, l'auteur de ces élégants souvenirs de voyage disserte sur les trésors archéologiques les plus vieux comme les plus récents de l'ancienne Grèce.

Savant professeur, auteur d'ouvrages historiques estimés, concernant surtout le XVIe siècle, M. de Crue aborde ici des sujets moins austères. Il ne s'en tire point d'ailleurs sans quelque peu d'apprêt et de solennité. Le style de ces notes est bien châtié, on sent qu'elles ont été revues, polies, allégées. En un mot, on désirerait peut-être, malgré les efforts de l'écrivain pour mettre de la gaieté et de l'esprit dans son livre, un peu plus de laisser-aller.

Cette légère critique faite, il faut avouer que ces notes se lisent avec charme. M. de Crue connaît si bien les choses qu'il a vues et qu'il décrit ! Il est au courant des derniers travaux des archéologues contemporains, et c'est d'une plume compétente qu'il parle des travaux de Schliemann à Troie et à Mycènes, qu'il juge les chefs-d'œuvre de l'art byzantin, à Ravenne, en Sicile, à Constantinople, de cet art si longtemps dédaigné, auquel aujourd'hui on rend plus de justice.

Sa comparaison des Grecs, qu'il a bien observés à Athènes, à Nauplie, à Corfou et ailleurs, avec les Turcs, dont il a recherché des types purs, est intéressante et semble juste.

Enfin, ces notes ont le grand mérite d'être écrites par un homme qui aime les choses dont il parle. Malgré la tenue exagérée de la forme, on sent en M. de Crue un passionné de l'antiquité et un artiste. De plus, il sait être bref dans ses jugements et ses descriptions. En cela, il fait preuve de bon goût, et aux yeux de beaucoup de lecteurs ce ne sera pas là le moindre mérite de son livre.

Grandin le Marcheur. — *A pied. Le Tour de la Terre.* 1 vol. in-12. Impressions et notes de voyage. Paris, 1895. Charles, 440 pages.

M. E. Lepelletier a écrit pour ce livre, histoire fidèle des incidents de route du célèbre marcheur, une aimable préface. Ceux de nos lecteurs que les prouesses sportives de ce genre intéressent, pourront apprécier dans ces copieux souvenirs les beaux records de ce *globe-trotter* hors ligne. Pour le grand public, en général l'intérêt est mince. Grandin est sans doute un marcheur, ce n'est pas un *voyageur*. Quiconque voudra s'édifier sur son état d'âme n'a qu'à feuilleter cet ouvrage.

Carte de Madagascar, dressée d'après les dernières explorations. Librairie Challamel. Prix : 1 fr. 25.

Cette carte, à l'échelle de 1 : 3250000, a pour auteur M. Hausen, le distingué cartographe du service des colonies, sous le patronage duquel elle est placée. Elle a l'avantage de donner des renseignements utiles sur l'île à diverses époques de l'année, et de marquer les lignes de communication avec la France, par steamers ou câbles télégraphiques.

Sud Polar Karte (carte des régions antarctiques), dédiée aux promoteurs infatigables des explorations au Pôle Sud, par le conseiller Neumayer, à l'occasion du 11e Congrès géographique de Brême, par V. Haardt.

Cette carte, dont on comprend l'intérêt, au moment où le Pôle Sud appelle l'attention, est au 1 : 10000000. Elle paraît accompagnée de cartons particuliers, et de nombreuses notes sur les vents, la température, la pression atmosphérique dans ces régions.

Notre Grand Concours de Vacances

Appréciations

Les vacances sont terminées. Pour quelques-uns de nos abonnés, dont les noms ont paru dans notre dernière livraison, le retour a été le signal d'un travail immédiat, dont nous avons eu le profit et qu'ils ne doivent pas regretter.

N'est-ce pas un plaisir, au moment où s'échappent les dernières heures de liberté, de fixer des souvenirs qui ne s'envoleront plus avec elles, de constater en face de soi-même le bienfait des vacances, non seulement pour sa santé, mais pour son esprit? Combien se réjouiront de retrouver, dans les lignes qu'ils ont tracées à notre appel, les diverses sensations éprouvées le long d'une route qu'ils ne referont pas, les idées suggérées par la vue des hommes et des choses!

Employer sa liberté à se préparer des ressources pour lutter plus tard contre la monotonie des heures réglées et des besognes imposées, et se rendre compte qu'on n'en a pas perdu tout le fruit, quelle satisfaction et quel réconfort jusqu'aux prochaines vacances!

Nous avons eu le regret d'être réduits à choisir entre de nombreux concurrents, mais nous ne sommes pas quittes envers eux. Nous devons les remercier, en les félicitant de nous avoir associés à leurs courses, à leurs observations, de nous avoir fait une part, en un mot, de leur moisson.

La première composition primée formera une livraison du *Tour du Monde*, et sera l'une de celles, nous l'espérons, que nos lecteurs apprécieront. L'auteur, M. Latour, de Paris, a eu l'aimable pensée, en visitant *l'île de Marken au Zuyderzée* qu'il nous a décrite, de songer à nous, à notre programme: tant son œuvre répond avec précision aux préoccupations qui nous l'avaient inspiré!

La terre, si grande qu'elle soit, parcourue avec une ardeur infatigable par les explorateurs, pionniers de la science, de la civilisation, paraît se rétrécir sous leurs attaques audacieuses, et n'avoir plus l'étendue des domaines inconnus: Ne l'a-t-elle plus cependant? Moins loin que les horizons autrefois mystérieux de l'Afrique ou de l'Asie centrale, tout près de nous souvent, la terre garde des secrets à découvrir, et, dans des races qu'on ne va pas voir, le passé se conserve, ou l'avenir s'élabore à notre insu. Il faut les chercher et les connaître.

Au bord de la mer du Nord qui a fait le Zuyderzée et sur les côtes de la Hollande qui peu à peu lui reprend son bien, il y a une petite île, séparée assez du continent pour que les hommes qui l'habitent s'isolent des transformations modernes, assez proche cependant pour qu'ils sentent le prix de leur demi-solitude.

C'est Marken, séjour d'une population de pêcheurs, grands, forts et fiers de leur domaine péniblement arraché au flot. Les maisons protégées par la digue paraissent nager de loin sur le Zuyderzée, et y touchent en effet par le pilotis qui les soutient. Pas un arbre; l'île est à peine une terre: les routes qui relient les habitations sont des canaux sur lesquels, entre les joncs, glisse la barque chargée de poissons ou de foin. Un sentier à peine ici et là, sur lequel on croit voir venir un marin breton, la culotte nouée au genou, le chapeau large, la veste épaisse.

Entrez dans un de ces intérieurs, où la cheminée est haute, avec, sur l'étagère, les cuivres découpés et brillants, les assiettes naïvement peintes et dessinées, où le lit se dissimule dans une armoire et sous un amoncellement d'édredons, l'illusion de la Bretagne vous saisit plus fortement encore.

Et ces femmes aux jupes courtes, mais entassées les unes sur les autres, aux gilets brodés et chamarrés, aux vestes rouges, avec le bonnet qui leur cercle la tête, ne voilà-t-il pas nos Bretonnes de Quimper? Serait-ce donc l'analogie des conditions de vie, cette lutte égale avec la mer, sous le même ciel aussi triste, qui aurait formé cette ressemblance?

C'est un problème dont la solution a son prix. M. Latour a eu le mérite de le poser, sans prétention scientifique, dans des termes qui traduisent l'intensité de l'impression reçue et rendue, avec une grâce d'artiste que l'on retrouve dans les jolies photographies jointes à son texte.

M. de Lage, avec un même charme, a choisi et traité un autre sujet que ses vacances lui fournissaient. *La Chartreuse de Vauclaire en Périgord* est moins connue que la belle Chartreuse du Dauphiné. Elle mériterait de l'être: M. de Lage nous en a convaincus et nous lui demanderions volontiers de nous servir de guide. La Chartreuse du Périgord est riche en souvenirs du passé. Si la nature ne lui fournit pas le cadre grandiose des neiges alpestres, elle s'est montrée prodigue envers elle d'horizons poétiques et harmonieux. Nous en pouvons juger par les jolies épreuves photographiques que M. de Lage nous a envoyées (appareil 13×18 objectif Hermagis au petit diaphragme Iris). Bientôt nos lecteurs auront le plaisir de faire connaissance avec ce récit et les illustrations que nous publierons en tête de cette chronique.

M. Ducommun, un Français établi à Sheffield, nous a donné une page de la vie anglaise fort curieuse, en étudiant un petit bain de mer pour la classe moyenne, Cleethorpe, et, à ce propos, cette classe elle-même. Il nous a décrit l'une des plus jeunes villes de l'Angleterre, Grimsby. Ses photographies, obtenues avec le *Lancaster instantanograph* et l'*objectif Rapid rectilinear*, sont des instantanés très vivants, très précis et très doux.

La jolie variété de scènes que nous avons trouvée dans le *Baptême du navire à Honfleur*, de M. Leblond, petits croquis lestement enlevés, avec une raillerie délicate derrière laquelle on sent l'émotion vraie, ou dans les courses que nous a décrites M. Davaud, de nos braves petits *Alpins dans la Haute-Savoie*! Les alpins marchent vite: les photographies de M. Davaud n'ont peut-être pas à cause de cela pu être développées avec tout le soin désirable. M. Langlois nous a montré l'ouvrier lyonnais, le *canut*, à son métier: texte intéressant, photographies un peu sombres: le ciel lyonnais, ce jour-là, aura été avare de lumière. M. Destouches, le *Bocage vendéen*; M. Quevreux, *Tunis*, récits sincères et justes, épreuves photographiques où l'on souhaiterait une note plus personnelle.

Nous avons trouvé encore bien des détails agréables dans des compositions que nous n'avons pu récompenser à cause des imperfections de l'ensemble. Nous félicitons particulièrement l'auteur d'une étude sur les *mœurs du Forez* qui n'était pas illustrée. Nous souhaitons qu'il soit de ceux que nos *Conseils sur la photographie en voyage* persuadent et servent à leurs débuts. Il est bien regrettable aussi que notre abonné qui, avec la photojumelle, a obtenu les charmants *instantanés des Grisons*, nous ait donné pour seul texte les dates et le cadre de son voyage.

Nous voudrions citer encore: il faut nous borner. Les vacances sont passées. Mais il nous semble que nous en avons joui une seconde fois, en jugeant ce concours. Voilà de quoi nous laisser en reste avec nos amis.

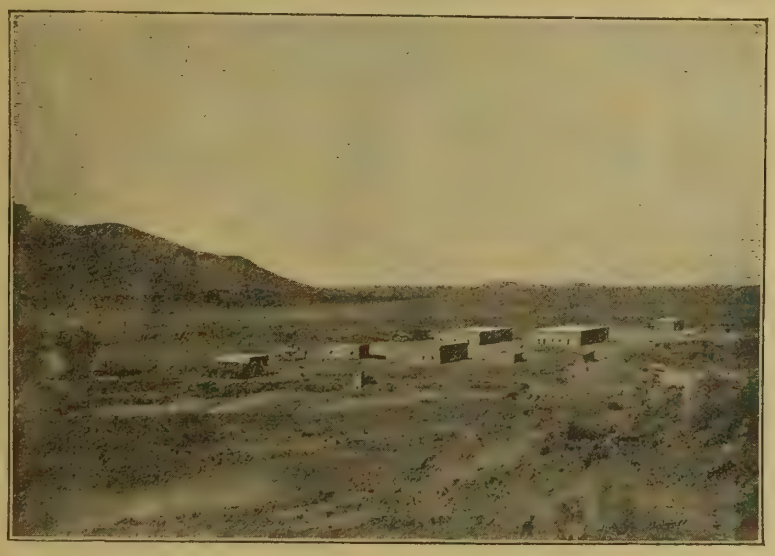
A la Recherche d'une Voie Romaine

M. Lecoy de la Marche dans le Sud-Tunisien

C'est d'après un mémoire communiqué, à notre demande, par M. Lecoy de la Marche, que nous pouvons donner cet exposé de son exploration du Sud-Tunisien, à la recherche de la voie romaine qui pénétrait jusqu'à l'oasis de Ghadamès. On verra par ce résumé que M. Lecoy de la Marche peut se féliciter d'avoir mené à bien cette œuvre malaisée.

On sait que la domination de Rome s'étendit autrefois sur l'Algérie et la Tunisie. Les ruines nombreuses trouvées de tous côtés dans cette vaste région de l'Afrique du Nord prouvent combien la civilisation romaine pénétra profondément dans ce pays, où les mœurs et la langue des vainqueurs furent adoptées par tous ceux des vaincus qui se piquaient de quelque éducation.

Les Romains poussèrent même leur conquête plus loin qu'on n'aurait pu le supposer, jusqu'à des territoires demeurés, depuis les invasions musulmanes, presque ignorés des Européens. C'est ainsi qu'ils avaient atteint Ghadamès, qu'ils appellent *Cydamus*, et qui, depuis la chute de leur empire, fut visité pour la première fois par le major Laing en 1826. Ils s'étaient avancés jusqu'à cette lointaine oasis quelques années avant l'ère chrétienne, et, par la suite, ils s'y installèrent à poste fixe. On y a retrouvé déjà des inscriptions latines, et un géographe arabe du XVIe siècle signale encore les restes d'un vaste édifice antique.



CAMP DE FOUM-TATAHOUINE (P. 442).
Photographie communiquée par M. Lecoy de la Marche.

Dès cette époque, Cydamus devait être le centre commercial important qu'il est aujourd'hui, et c'est ce qui explique pourquoi les Romains avaient eu intérêt à pénétrer aussi avant vers le sud. Mais pour tirer parti de cette possession excentrique, ils avaient dû, selon leur coutume, la relier au reste de l'empire par une voie carrossable.

Officier d'artillerie, M. H. Lecoy de la Marche fut tenté de fixer ce point de topographie historique. En octobre 1893, il obtint du gouverneur général de l'Algérie l'autorisation nécessaire.

M. le commandant Rebillet, chef d'état-major de la brigade d'occupation en Tunisie, avait récemment signalé des ruines assez importantes, situées à El-Medeina. Cette localité se trouve sur le bord d'une sorte de mer intérieure, le Bahirat-el-Biban, située au sud-est du golfe de Gabès. C'est un des points de la côte les plus proches, à vol d'oiseau, de Ghadamès. Cette particularité, la situation au fond de cette espèce d'immense rade presque fermée, jointes à la présence de ruines antiques, pouvaient faire supposer qu'il y avait eu là un port important, peut-être le point de départ de la voie romaine menant à Ghadamès.

Ce fut cette voie que M. Lecoy de la Marche se proposa de retrouver, en cherchant dans les directions probables les restes des petits postes militaires romains qui devaient jalonner cette route, aussi bien pour en sauvegarder la sécurité que pour offrir aux convois des gîtes d'étape.

Arrivé à Tunis le 13 octobre, M. Lecoy de la Marche se présenta aussitôt à M. le commandant Rebillet, et ils étudièrent de concert les tracés plausibles de la voie cherchée, étant donnée la configuration du terrain. M. le commandant Rebillet émit d'ailleurs l'opinion que, malgré les ruines trouvées à Medeina, la voie hypothétique devait plutôt partir de Bou-Grara, l'ancienne Gightis, qui était le seul port romain vraiment important de la région, à en juger par les ruines très étendues et très remarquables qu'y a découvertes M. Guérin.

Profitant des conseils de M. le commandant Rebillet, M. Lecoy de la Marche détermina l'itinéraire qui semblait le mieux répondre au but assigné à ses recherches, mais qui se trouva forcément limité vers l'est, l'explorateur ne pouvant guère, en sa qualité d'officier, s'approcher de trop près des frontières de la Tripolitaine sans risquer de donner à ses investigations un caractère de reconnaissance militaire qu'elles n'avaient aucunement.

Un Arabe algérien, Soumali-Hamma-Sadok, sortant du 4e régiment de tirailleurs, fut adjoint à l'expédition en qualité d'interprète, et le 2 novembre M. Lecoy de la Marche s'embarqua pour Gabès, où il arriva quatre jours après.

Ce fut à Gabès que s'achevèrent les derniers préparatifs. Soumali l'interprète, un domestique arabe et trois chameliers composèrent la petite caravane, qui s'ébranla le 11 novembre.

LE TARGUI OUAN-TITI-AG-ABDUL-AKEM.
D'après une photographie communiquée par M. Lecoy de la Marche.

Le premier point visité fut Bou-Grara, mais on ne s'y arrêta pas. Les environs étaient déserts, et M. Lecoy de la Marche avait compté y trouver des vivres. La disette menaçante et les premières atteintes de la dysenterie abrégèrent son séjour à cet endroit, et il gagna le sondage artésien d'Aïn-Maïder, où se trouve un poste militaire.

Il n'y séjourna pas cependant, et rejoignit à Zarzis M. le lieutenant Perrin, qui voulut bien le guider dans quelques excursions aux environs, notamment à El-Medeina. Dès le premier coup d'œil aux ruines qui se trouvent là, M. Lecoy de la Marche constata qu'elles étaient trop rares, relativement à celles de Bou-Grara ou Gightis, pour désigner El-Medeina comme le point de départ de la voie romaine cherchée. Une route secondaire pouvait bien partir de là, mais pour se rattacher à la voie principale, ayant évidemment sa tête de ligne à Gightis ou Bou-Grara.

Le 27 novembre, à peu près guéri, M. Lecoy de la Marche se dirigeait vers le Rgigila, où des ruines ont été signalées par M. Cagnat, et de là sur Foum-Tatahouine. A 4 kilomètres de ce poste, on lui montra un tombeau romain, dont la base est seule debout; parmi les débris, une inscription fut trouvée et estampée. On y avait rencontré déjà et recueilli quelques fragments de statues. A Foum-Tatahouine même, dans un bâtiment construit avec des pierres anciennes, on retrouve quelques parties de bas-reliefs assez grossiers, représentant des hommes et quelques animaux, notamment des autruches.

Aux environs de Foum-Tatahouine, près du village berbère de Tlalett, à Ras-el-Aïn, M. Lecoy de la Marche découvrit une immense enceinte carrée, de près de 100 mètres de côté, entourée de nombreuses constructions, sur un rayon de 500 mètres environ. Aussi, après des recherches infructueuses dans la direction d'El-Haquef, l'explorateur se décida-t-il à fouiller à cet endroit. A ce moment même, son interprète l'abandonnait, sans prétexte valable, et le laissait seul au milieu des travailleurs berbères engagés à Douirat pour les fouilles. Avec les quelques mots d'arabe qu'il possédait déjà, et aidé de son cuisinier, Mohammed-ben-Saïd, M. Lecoy de la Marche s'en tira.

Attaquant les quatre faces de l'enceinte carrée, il dégagea quatre portes cintrées, flanquées de deux demi-tours rondes. Elles avaient été murées, sauf celle du sud. Une inscription, placée autrefois au-dessus de la porte du nord, se lisait encore. A l'intérieur, peu de chose. A l'extérieur, trois fragments d'inscriptions furent trouvés sur des pierres engagées dans des murs et recouvertes de ciment.

Après un mois de fouilles à cette place, M. Lecoy de la Marche résolut de chercher vers le sud les postes romains qui devaient jalonner la route, et vainement cherchés à l'ouest jusqu'alors, par le motif que le pays était de ce côté d'une pénétration plus facile. Il fut plus heureux dans cette nouvelle direction.

Le 29 janvier, il trouvait à Daharat-el-Amrouni un tombeau très grand, dont le soubassement carré était seul debout. Mais les pierres, les chapiteaux et les bases des pilastres, enfouis dans le sable, en sortirent presque intacts, et sur huit bas-reliefs sept furent reconstitués au complet. L'édifice devait avoir 4 mètres à la base et sa hauteur dépassait 12 mètres. Dessous était un caveau avec quatre niches. Deux inscriptions, l'une latine, l'autre punique, furent mises au jour. L'inscription latine apprit que ce tombeau monumental était celui d'un personnage considérable, nommé Q. Apuleus Maximus.

Auprès, on déblaya quatre tombeaux plus petits, et à 1200 mètres au sud-est on reconnut, parmi des ruines, l'enceinte carrée d'un petit poste romain. C'était une indication précieuse. De là, la voie devait se diriger au sud vers Remada.

En effet, se rendant à cet endroit, M. Lecoy de la Marche trouva, à 400 mètres de l'oasis, les restes d'une enceinte rectangulaire très étendue, de 200 mètres sur 150. Cette découverte indiquait d'une façon positive la direction de la voie. Celle-ci, sans tenir compte des difficultés du passage à travers l'Ouara, piquait droit au sud, sans contourner cette région, soit à l'ouest, soit à l'est, comme l'avait d'abord supposé l'explorateur, égaré dans ses premières recherches par cette conjecture erronée.

Là, M. Lecoy de la Marche fut encore arrêté par la frontière de la Tripolitaine. Il n'avait plus qu'à remonter vers le nord, par El-Amrouni, pour vérifier l'existence des postes intermédiaires entre Remada et Bou-Grara.

Il partit dans ce but le 10 février. Quelques jours plus tard, il faisait des fouilles à Snom, où on lui avait signalé des ruines, mais où il ne trouva que des tombeaux et aucune trace de poste militaire.

Mais lui-même avait découvert, non loin de là, sur le plateau de Fatnassia, un gisement, que ses Arabes appelaient Medina. Il fit déblayer ces ruines et y trouva les substructions d'un castellum, composé d'un bâtiment carré de 18 mètres de côté, avec une cour intérieure, entouré d'une enceinte également carrée, de 50 mètres sur chaque face.

Poursuivant vers le nord sa route, jalonnée déjà par Remada, El-Amrouni et Medina, M. Lecoy de la Marche trouvait à Gasser-Roda la station romaine suivante. Il connaissait déjà le point de départ, Bou-Grara, et le premier poste, Henchir-Senem. Restait à trouver l'intermédiaire entre celui-ci et Gasser-Roda.

Il le découvrit bientôt à Zmila, où subsistent les fondations d'un poste romain carré, de 300 mètres de côté, les traces d'un bâtiment extérieur et d'un puits très large de 9 à 10 mètres de diamètre.

L'itinéraire de Bou-Grara à la frontière de la Tripolitaine était ainsi reconstitué. M. Lecoy de la Marche, pour compléter ses recherches, les poursuivit dans la direction d'El-Medeina, et par la découverte des stations militaires de Henchir-Remet et de Henchir-Breni il put conclure à l'existence d'une voie secondaire, partant d'El-Medeïna et rejoignant à Zmila la voie principale de Bou-Grara à Ghadamès.

Quant aux ruines trouvées près de Tlalett, qui

CAMP ROMAIN DE RAS-EL-AÏN.
D'après une photographie de M. Lecoy de la Marche.

DOUIRAT : MAISONS DU VILLAGE ET VUE DE LA VALLÉE.
D'après une photographie de M. Lecoy de la Marche.

pourrait être l'ancienne *Talalatti*, et à celles du Rgigila, il y a lieu de les considérer comme provenant de postes isolés, situés en dehors de la voie directe et destinés à commander les vastes plateaux sur lesquels ils avaient été construits.

On voit combien avait été ardue la tâche que s'était proposée M. Lecoy de la Marche : quoi de plus difficile en effet que de retrouver dans des régions encore mal connues les traces presque effacées, les débris enfoncés sous le sable de ces postes lointains dont l'emplacement ne pouvait se présumer qu'à force d'ingénieuses hypothèses ? Le problème cependant est résolu, grâce à la persévérance et à la sagacité de l'explorateur : les premières étapes de la voie romaine de Gightis à Ghadamès sont désormais connues.

Au Grœnland

Retour de l'Expédition Peary

M. Robert E. Peary, ingénieur civil de la marine des États-Unis, après un premier hivernage sur la côte du Grœnland, avait résolu de demeurer encore un an dans cette région, pour repartir, au printemps, vers le nord. L'été dernier, il avait donc laissé partir, sur le *Falcon*, venu à sa recherche, sa femme et la plupart de ses compagnons, et seuls M. Hugh Lee et un domestique de couleur, Matthew Henson, étaient demeurés avec lui.

Le *Falcon* avait laissé les trois explorateurs au glacier de Pétawak. Ils regagnèrent leurs quartiers d'hiver tout en chassant, et ce fut avec 500 livres de gros gibier, d'oiseaux et de lièvres, tués par eux ou leurs Esquimaux, qu'ils arrivèrent le 6 septembre à Anniversary Lodge, au fond de la baie Bowdoin, qui donne elle-même sur le golfe Inglefield. Les derniers jours de septembre furent encore employés à la chasse, pour réunir le plus de provisions possible avant les

froids. Il était temps : le 1er octobre, la baie était entièrement couverte par les glaces.

La viande fraîche pour les hommes, et les morses pour les chiens ayant été rentrés, MM. Lee et Henson partirent à la recherche des caches de provisions préparées pour l'hiver, où avaient été mis en réserve du pemmican, des caisses de biscuit, du lait concentré, de la soupe aux pois et de l'alcool à brûler, indispensables à la marche en avant projetée pour le printemps, vers la baie Indépendance et la côte nord-est du Grœnland. Par une terrible fatalité, la neige était déjà tombée si abondamment qu'il fut impossible de retrouver trace de ces caches. M. Peary lui-même se rendit à l'endroit où elles devaient être, mais ses efforts furent aussi vains. Une tonne et demie de ces précieux aliments se trouvait ainsi perdue.

LIEUT' PEARY.

Le 23 octobre, le soleil fut vu pour la dernière fois, et l'hiver polaire commença. M. Peary et ses compagnons se mirent à chasser lorsque la clarté de la lune était suffisante, et ils accumulèrent ainsi des rennes et des morses, pour suppléer aux réserves introuvables. L'huile devait remplacer l'alcool. Malheureusement tout cela était beaucoup plus pesant, et rien ne pouvait suppléer le lait et la soupe aux pois, essentiels à la santé, comme rafraîchissants.

En même temps ils préparaient les traîneaux, entraînaient les chiens, et faisaient quelques excursions aux environs. L'hiver se passa ainsi.

Le 17 février, le soleil reparut. Le mois de mars fut employé à charger les traîneaux, à aller chercher des chiens supplémentaires et quelques Esquimaux, qui devaient accompagner les explorateurs pendant un certain temps. M. Lee, malade quelques jours, se trouva en état de partir à la fin du mois. Le 1er avril, la caravane s'ébranla, après avoir enfoui ses papiers, et se confiant à l'honnêteté des naturels pour respecter ses réserves.

Elle se composait de Peary, Lee et Henson, plus 6 Esquimaux, dont deux ne devaient suivre qu'un jour, et 63 chiens. Après quatre marches, on eut la chance de retrouver une des caches, contenant du biscuit et du lait concentré. Cette découverte remplit d'espoir les voyageurs. Malheureusement, six marches plus loin, on aurait dû rencontrer un fort amas de pemmican, qui resta introuvable.

Le lendemain, les trois Esquimaux qui restaient, car l'un d'eux s'était sauvé, quittèrent les voyageurs, et s'en retournèrent avec un traîneau et dix chiens. Peary, Lee et Henson se trouvèrent seuls, n'ayant plus à compter que sur eux-mêmes, et pourtant ils poussèrent au nord.

A la fin de la seconde semaine, ils avaient parcouru 370 kilomètres et atteint une altitude de 2 000 mètres dans le haut Grœnland. La température variait de — 10° à midi à — 43° à minuit. Le soleil ne quittait plus l'horizon. Ils firent encore 185 kilomètres pendant la troisième semaine, et 225 pendant la quatrième. Ils mangeaient le plus souvent, à demi-ration, de la viande fraîche gelée. Les chiens mouraient les uns après les autres, insuffisamment nourris, fatigués, souffrant de la raréfaction de l'air. Vers le 500e mille (925 kilomètres) il n'en restait plus que onze, presque incapables de tirer, et les hommes durent s'atteler, en laissant derrière eux un dépôt de provisions. Enfin, à 29 kilomètres de la côte de la baie Indépendance, Peary et Henson laissèrent en arrière Lee, souffrant d'un pied, avec les chiens et ce qui restait de vivres, et tous deux partirent à la découverte avec leurs fusils et quatre rations chacun. Ils espéraient trouver sur le rivage et tuer des bœufs musqués. Ils n'en virent pas, et furent assaillis par une tempête de neige. Harassés, les pieds déchirés, ils finirent par se coucher et dormir, sans abri sur le roc. Enfin ils rejoignirent Lee, qui, ne les voyant pas revenir, commençait à désespérer.

Un conseil fut tenu. On pouvait battre en retraite. Avec la viande de morse restante, les chiens feraient les trois quarts de la route; les hommes, le reste, en traînant les vivres. Ou bien, on pouvait donner aux chiens une partie de la viande de morse, et s'acharner à la recherche des bœufs musqués. Si l'on n'en trouvait pas après cet effort, on ne pourrait plus compter pour le retour sur les chiens : il ne resterait plus de vivres pour eux : et il faudrait revenir à pied, pendant 900 kilomètres, en remorquant les traîneaux. Ce dernier parti, plus périlleux, fut cependant adopté.

Après avoir pris le nécessaire au dernier dépôt de provisions et donné à manger aux bêtes, les trois voyageurs redescendirent vers la côte. Pendant douze heures de marche ils n'aperçurent pas trace de bœufs musqués. Henson tua un lièvre polaire qui fut cuit et mangé sur place séance tenante. Le lendemain, ils trouvèrent enfin les traces d'une harde de bœufs. Ils les joignirent, se précipitèrent vers eux, le winchester chargé, et, tirant en toute hâte, ils abattirent un mâle, cinq femelles et quatre petits. Une poursuite de deux jours fut vainement tentée pour atteindre le reste du troupeau.

Dans ces conditions, impossible de pousser le voyage plus loin. La chasse, quoique abondante, ne donnait pas les moyens de tenter encore après quelques repos une pointe au nord. Il fallut battre en retraite, en se contentant de ce supplément de viande fraîche.

Les traîneaux n'existaient plus, brisés dans les courses des derniers jours. Les explorateurs en firent un avec une paire de skis. Restaient neuf chiens, 16 jours de vivres pour eux, et 17 pour les hommes. Par bonheur, le temps fut favorable. Le 25 juin, exténués, n'ayant plus qu'un seul chien et ayant dévoré leur dernière ration, ils atteignirent Anniversary Lodge, par une dernière étape de 38 kilomètres.

Un mois après, le 31 juillet, le bateau envoyé à leur recherche, le *Kite*, les retrouvait, déjà à peu près remis de cette terrible épreuve. Le 23 septembre, l'expédition touchait à Saint-Jean de Terre-Neuve, où M. Peary retrouvait sa courageuse femme, et d'où il repartait le 25 pour Halifax et Boston.

Chemin de fer Transcaspien

Ces renseignements sur le chemin de fer transcaspien sont empruntés à un travail de M. Édouard Blanc, mis gracieusement à notre disposition par ce voyageur bien connu du Tour du Monde, *et qui a tout particulièrement étudié cette voie si hardiment tracée par les Russes vers l'Asie Centrale.*

A MESURE que les armées russes pénétraient dans la région transcaspienne et s'avançaient dans le Turkestan, le gouvernement s'efforçait de faire pénétrer son influence parmi les populations soumises et d'en faire la conquête morale après la conquête matérielle. Rien ne l'a plus aidé dans son œuvre d'expansion que la construction du chemin de fer transcaspien.

La ligne actuelle, à voie large (1 m. 50) et unique, s'étend à l'heure qu'il est d'Ouzoun-ada sur la mer Caspienne jusqu'à Samarkand, sur une longueur de 1440 kilomètres, soit à peu près la distance de Paris à Madrid ou à Vienne; le trajet se fait assez lentement, en deux jours et demi environ.

PORTE DE MERV.
D'après une photographie communiquée par M. Blanc.

Le premier tronçon de ce chemin de fer a été construit pour seconder l'action militaire de Skobeleff. Il partait de Mikhaïlovsk et allait, à travers le pays des Tekkés, jusqu'à Kizil Arvat. On a reporté depuis le point de départ à Ouzoun-ada, qui n'a pas un port excellent, mais cependant moins mauvais que celui de Mikhaïlovsk. Commencée le 25 août 1880, cette partie de la ligne était terminée en 1882. Elle mesurait 243 verstes, soit en chiffres ronds 260 kilomètres.

Le second tronçon, long de 805 kilomètres, arrivait jusqu'à Tchardjoui, au bord de l'Oxus. Les études du tracé, commencées le 30 janvier 1885, étaient terminées à la fin de l'année, et la construction achevée un an après.

Enfin, la troisième partie, dont les études avaient été commencées en novembre 1887, atteignait Samarkand le 15 mai 1888.

Le prix de revient s'était élevé en moyenne 95 000 francs par kilomètre.

C'est, comme on sait, le général Annenkoff qui a mené à bien cette entreprise considérable. Il a trouvé dans le prince Michel Hilkoff, chef du service de la construction, un auxiliaire précieux.

Le premier tronçon fut construit, en temps de guerre, par les deux bataillons de chemin de fer successivement créés par le général Annenkoff. Il a été depuis repris en sous-œuvre et perfectionné dans le détail par les ingénieurs civils, qui n'ont pas, du reste, touché au tracé primitif.

Telle qu'elle est actuellement, et sans tenir compte de la date de construction de ses différentes parties, la ligne montre deux directions bien distinctes. Elle file d'abord vers l'est-sud-est pendant 700 kilomètres, presque en ligne droite, suivant une sorte de terrasse étroite et aride, sans accidents, entre le désert de Kara-Koum et les montagnes du Khorassan.

Au delà de la rivière Tedjen, la ligne s'infléchit vers le nord-est, en arc de cercle, de façon à passer par les villes les plus importantes, Merv, Bokhara, Samarkand. Prolongée, elle atteindra plus tard Tachkent, et par Viernoié remontera se raccorder au grand Transsibérien.

Si le tracé de la première partie suivait sa direction première, après la rivière Tedjen il aboutirait aux Indes, en traversant toute l'Asie centrale.

La construction s'est faite après des études très rapidement menées. Le terrain, divisé en sections de 40 à 60 verstes, était examiné et relevé par un ingénieur, assisté d'un dessinateur et de 8 à 10 hommes. Quelques chevaux portaient les instruments et les vivres, et un *djiguite* ou courrier faisait le service de la poste. Chaque ingénieur rapportait de son expédition plusieurs propositions

CHEMIN DE FER TRANSCASPIEN.
D'après une photographie communiquée par M. Blanc.

de tracé, et le tout, centralisé, était raccordé, après un choix préalable entre les diverses variantes. Cette façon de procéder permit d'opérer en un minimum de temps.

Pour la construction, au fur et à mesure que progressait la voie ferrée, un train s'avançait amenant le matériel, les vivres, servant de demeure aux ingénieurs.

En route, on s'est heurté à des difficultés d'ordres divers. Quelques-unes auraient pu être évitées en choisissant un autre tracé, si le terrain eût été mieux connu à l'avance. C'est ainsi qu'en certains endroits l'on a été obligé de donner à la voie d'assez fortes pentes. La plus rapide est de 15 pour 1 000. Quelques courbes sont d'un rayon un peu court. Enfin certains points de passage des rivières ont été, par la suite, reconnus défectueux. Il serait injuste d'insister sur ces critiques de détail, en présence du résultat général et si l'on songe que cet immense travail fut attaqué avant d'avoir une carte topographique détaillée de la région.

VOITURE A SAMARKAND.
D'après une photographie communiquée par M. Blanc.

D'autres difficultés sont inhérentes à la nature des pays traversés. C'est ainsi qu'il a fallu laisser entre les rails posés bout à bout un jeu beaucoup plus considérable qu'il n'est d'usage dans nos contrées tempérées.

On sait que les pièces métalliques se dilatent à la chaleur et se contractent par le froid. Or la température, dans la Transcaspienne, saute de — 20 degrés en hiver à + 70 degrés en été. Cet écart énorme a une action très sensible sur la voie, et si les rails étaient posés bout à bout en hiver, sans intervalle, en été, par l'effet irrésistible de la dilatation, ils se soulèveraient ou se gauchiraient. Au début, le jeu laissé entre les extrémités des rails ne fut pas suffisant. Quelques déraillements attirèrent l'attention des ingénieurs sur ce point. On a mieux tenu compte de cette nécessité, et par la suite, si l'on posait la voie entre — 20 degrés et 0 degrés, on laissait entre les rails un jeu de 0 m. 006, tandis qu'au-dessus de + 20 degrés, cet écartement était réduit à 0 m. 002.

Un obstacle naturel a créé aux constructeurs des difficultés assez sérieuses. Nous voulons parler des dunes de sable mouvant qui se rencontrent sur certaines parties du trajet, entre l'oasis de l'Atek et l'oasis de Merv; de Merv à l'Oxus, à travers le désert de Kara-Koum; enfin au delà de l'Oxus, où la ligne franchit le désert de Soundoukh. Ces deux déserts comportent, l'un une traversée de 300, l'autre de 120 kilomètres. Les dunes ne sont pas très hautes, et ne dépassent guère 18 mètres. Néanmoins il y a là une sorte de danger permanent pour la voie. Jusqu'ici on a assuré le libre passage des trains en échelonnant le long de la ligne des cantonniers, chargés de surveiller chacun 3 verstes (3 kilom. 200). Toutes les 12 verstes (12 kilom. 800) il existe un poste plus important, pouvant diriger sur le point envahi par les sables une escouade d'ouvriers, qui déblayent tout simplement à la pelle.

On a essayé d'un autre procédé, fort coûteux. En 1889 et 1890 on a surélevé la voie, dans la traversée des sables, à l'aide d'un remblai de 1 mètre. On a été satisfait du résultat de ce travail, d'ailleurs considérable, mais il est à craindre que ce remède n'ait qu'une efficacité passagère. En effet, le sable, poussé par le vent, s'accumule peu à peu le long du remblai qui lui fait obstacle, et bientôt ces amas de sable auront atteint le niveau de la nouvelle voie. On ne peut songer pourtant à relever indéfiniment celle-ci.

On a parlé aussi de protéger la ligne en fixant les sables environnants à l'aide de plantations, notamment celles du saxaoul. Les essais n'ont pas été jusqu'ici faits assez en grand pour aboutir à un résultat probant.

La traversée de l'Oxus, à Tchardjoui, a été aussi une grosse difficulté. Le fleuve est déjà très large à cet endroit. Son cours, à l'époque de la fonte des glaces et des neiges, est très violent. Enfin l'Oxus a un fond de vase mouvante à travers lequel il creuse son chenal tantôt près d'une rive, tantôt près de l'autre, et cette mobilité de son lit n'est pas un des moindres obstacles à la construction d'un pont.

On aurait pu avoir recours à des *ferry-boats* pour passer les trains d'une rive à l'autre, ou à un bac oscillant. Mais on s'est arrêté à un pont. Ce pont a été construit à titre provisoire, sur l'initiative du prince Michel Hilkoff.

Le fond de l'Oxus présente, à Tchardjoui, une épaisseur de 24 mètres de vase mobile. Cependant cette vase fut trouvée, à l'essai, suffisamment tenace pour maintenir des pilotis. On se risqua donc à établir un pont de bois. Une véritable forêt de troncs de sapins, non équarris, fut engloutie dans cette vase, et on lança le pont sur ces pilotis, constituant 325 travées de petite ouverture, étroitement reliées entre elles pour assurer de la résistance à l'ensemble. On a ainsi réussi à faire franchir aux trains, remorqués par une locomotive légère, et à petite vitesse, les 3 kilomètres qui séparent les deux rives. La traversée dure 40 minutes.

Ce pont, peu stable, et qui, lors des crues, « vibre comme une corde tendue », va être remplacé par un pont métallique, qui coûtera quatre fois plus cher, soit 10 millions de francs. Tel qu'il est, et dans sa simplicité relative, il a rendu d'inappréciables services.

Ce chemin de fer, si coûteux, et qui semblait d'abord ne devoir être guère utilisé qu'au point de vue stratégique, est devenu assez rapidement une voie économique importante.

C'est lui qui porte aux habitants du Turkestan le pétrole et les résidus de sa distillation, qui servent

au chauffage, le bois faisant défaut; tout le matériel de construction nécessaire aux nouveaux colons européens; enfin tous les objets manufacturés.

En revanche le pays produit d'énormes quantités de coton, qui font l'objet d'un commerce actif, des laines, de la soie, des tapis, etc. Tout cela passe par cette unique voie et la rend productive.

Au reste, les Russes ne s'arrêtent pas en si beau chemin, et le Transcaspien atteindra bientôt Tachkent, d'où il se prolongera plus tard vers la Sibérie. C'est une œuvre considérable qu'ils ont accomplie et poursuivent encore, et en jetant un coup d'œil sur les photographies de leur train et de la voiture primitive encore en usage à Samarkand, le mot du poète : « Ceci tuera cela » vous revient spontanément à la pensée.

Mais au lieu d'admirer simplement cette œuvre, comme elle le mérite, peut-être pourrions-nous aussi l'étudier et l'imiter. C'est le rêve de M. Édouard Blanc : voir un jour l'Algérie reliée à nos colonies de l'Afrique centrale par un Transsaharien de 2 800 kilomètres, le double de la longueur du Transcaspien actuel.

Une Naturaliste hardie

Miss Kingsley en Afrique

Un voyage qui ne sera pas banal, c'est celui qu'une Anglaise riche et fort instruite poursuit depuis deux ans en Afrique. Nièce du chanoine Kingsley, apparentée au grand écrivain anglais Charles Kingsley, elle partit en 1893 pour continuer, d'après nature, en Afrique des études de botanique et d'entomologie brillamment commencées en Angleterre.

Ses débuts se firent à Saint-Paul de Loanda, où elle recueillit de riches collections. Elle s'établit ensuite à Cabinda, à 65 kilomètres au nord du Congo, en territoire portugais, où les fonctionnaires se prêtèrent de la meilleure grâce à ses recherches.

Elle explora le pays environnant, mal connu encore, sans se lasser des obstacles que lui opposait la brousse. Au contraire : on apprit à la fin de 1894 qu'elle se dirigeait, par le steamer du capitaine Murray, le *Batanga*, vers les embouchures du Niger. On vient, par ce capitaine, d'avoir, à Liverpool, de ses nouvelles.

Elle a séjourné quelque temps à Calabar, place de commerce fort malsaine, puis à Lambaréné, à Ndjolé sur l'Ogôoué; de là, où elle faillit se noyer dans les rapides, elle se dispose à revenir par le mont Cameroun, en explorant le cours à peu près inconnu du Calabar.

Il y a peu d'exemples d'une entreprise aussi méthodiquement conçue et dirigée par une femme seule dans un pays en partie inexploré.

Mort du Voyageur Anglais

Joseph Thompson

Le « Tour du Monde » ne peut laisser disparaître sans un regret légitime l'homme d'action qui fut son collaborateur, l'explorateur du pays des Massaï, Joseph Thompson, enlevé à la fin de cette année, encore jeune, par une longue maladie qui depuis 1892 l'immobilisait.

J. Thompson était né en 1856. De bonne heure, étudiant à l'université d'Édimbourg, il avait eu le goût de la géographie et la passion des découvertes. Et c'est à ce titre que Keith Johnson le prit à l'université même en 1877-78 pour l'accompagner dans son voyage en Afrique. Il n'avait pas vingt ans que la mort de son chef, emporté par la dysenterie, le désignait pour commander cette entreprise. Il fut ainsi l'un des premiers à parcourir le pays encore mal connu qui sépare la côte des lacs Nyanza et Tanganyika.

Son nom devait rester attaché à l'exploration de ces régions. Sur un rapport qu'il fit au retour en 1882, la Société de Londres reconnut la nécessité d'explorer la terre des Massaï entre le Kenia et le Kilima Ndjaro, et l'en chargea. Des difficultés considérables avec les indigènes, une dysenterie qui le mit à deux doigts de la mort, ne l'empêchèrent pas de faire son œuvre et de la consacrer par la découverte du célèbre volcan de Kenia.

Sa santé ne s'en remit jamais. La Compagnie anglaise du Niger réclama en 1885 ses services. Il eût mieux valu à tout point de vue qu'il les lui refusât. L'Afrique l'a tué à trente-cinq ans.

J. Scott Keltie. — *The Partition of Africa*, 2e édition, 1 vol. in-8, 517 pages, avec 24 cartes, 2 appendices et un index. Londres, 1895. Edw. Standfort, 16 shillings.

Nous avons déjà signalé à nos lecteurs l'utilité de cet ouvrage, dont la première édition date de 1893; on y suit avec aisance les phases du partage de l'Afrique et l'histoire du développement économique de ce continent : car le mérite de l'auteur a été de savoir rester clair, précis et relativement bref sans tomber dans la sécheresse. Son livre n'est pas, comme la *Story of Africa and its Explorers*, de M. Brown, une histoire de l'exploration africaine, pittoresque et dramatique, mais plutôt une histoire politique où se trouvent analysés, d'une manière philosophique, les causes des conventions internationales et leurs effets, les relations des puissances entre elles, et l'état de leurs possessions respectives.

Des cartes nombreuses, dont quelques-unes sont de curieuses reproductions d'anciens portulans, font suivre pas à pas les progrès de la connaissance du continent noir. En effet, l'auteur a eu à sa disposition les archives de la Société de Géographie de Londres, dont il est secrétaire.

Étant donnée la rapidité avec laquelle changent les conditions politiques de l'Afrique, cette nouvelle édition devait paraître un livre presque entièrement nouveau. Trois cartes ont été ajoutées, et 70 pages de texte. L'auteur a essayé, dans tous ses jugements, de rester parfaitement impartial, et ce n'est pas là un petit éloge. On sait trop, en effet, qu'au regard des affaires d'Afrique, la gallophobie n'est pas rare chez les écrivains d'outre-Manche.

Ajoutons enfin que l'ouvrage est rendu parfaitement commode par l'index qui le termine, et que son caractère scientifique est affirmé par l'abondante bibliographie placée en appendice.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Comment on peut voyager en Perse[1]

III. — Le Bagage. — Les Moyens de Transport.

Indiquons d'abord les conditions minima dans lesquelles peut se faire le voyage; j'ajouterai pour ceux qui voudraient supporter un accroissement de dépenses quelques indications qui rendraient le déplacement presque confortable.

OBJETS A EMPORTER D'EUROPE

Vêtements laine et flanelle, chemises de flanelle en quantité suffisante vu la difficulté de faire laver, — ceintures de flanelle — une chaude couverture de laine, — un casque blanc; ne pas s'encombrer de bottes ou de souliers, le cuir est désagréable à porter au soleil et l'on trouve dans le pays des chaussures de coton (*guivehs*) très commodes, — un pardessus assez chaud pour le soir, — quelques chemises de toile pour le cas d'invitations à dîner dans les colonies européennes, ou mieux et plus pratique, faux linge de celluloïd, — une selle à sangle plus courte d'un travers de main que pour nos chevaux, — couteau, cuiller, fourchette, pas en argent ni en métal brillant, si l'on ne veut pas les perdre dès le premier jour. — Si l'on peut glisser quelques boîtes de conserves et quelques livres de chocolat, on les retrouvera peut-être avec plaisir en cours de route. — Plumes et crayons, on trouvera de l'encre et du papier.

Tel est l'indispensable; mais si l'on ne craint pas de voir croître le nombre de mulets de charge, on peut ajouter beaucoup de choses, notamment, pour ceux qui redoutent de coucher par terre, un lit pliant, et, pour éviter la promiscuité insectigère des caravansérails, une tente qu'on fera dresser à chaque étape; pour la nuit, il suffit qu'elle soit en toile, mais pour abriter du soleil pendant le jour, il importe qu'elle soit doublée de lainage.

Pour disposer ces objets en colis, il convient de penser d'abord que tout doit voyager à dos de mulet. La charge de mulet est de 120 kilos. Donc il faut, pour les objets qui ne doivent pas servir chaque jour, avoir des malles, plutôt un peu plates que cubiques et pesant pleines 50 kilos; les *tchawadars* (muletiers) jureront qu'ils n'ont jamais rien vu de si lourd, mais ça ne fait rien. Il n'y a pas de dispositions spéciales à prendre pour les objets d'usage journalier, literie, etc.

On achètera, en formant la caravane, de longs sacs en tapisserie dits *marech* où les domestiques empileront tout chaque jour, quand on lèvera le camp.

ACHATS A FAIRE AU DÉPART DE LA CARAVANE

Si l'on n'a pas son matériel de literie, acheter une couverture ouatée (*lahaf*), dans laquelle on s'enroule et qui remplace avantageusement — oh combien! — le lit, le sommier, le matelas, les couvertures et le reste. Prendre une paire de marech déjà nommées, une batterie de cuisine, marmites, théière, bougeoirs, etc. Le cuisinier s'en chargera, en prélevant dessus un fort bénéfice; on pourra, si l'on veut éviter un *madakhel* excessif le long de la route, se mettre en colère dès ce premier achat et refuser de payer plus de la moitié du prix demandé, — puis on fera un petit compromis.

Faire aussi une bonne provision de patience, si l'on ne veut pas que tout le voyage soit gâté.

TCHAWADARS PERSANS.

FORMATION DE LA CARAVANE

Il n'est pas agréable de se joindre à une grande caravane, pour absorber sa poussière tout le long du chemin, et pour subir tous les arrêts qu'elle supporte avec les bêtes trop chargées, — beaucoup plus chargées que ne le seront les vôtres, vous pouvez pour cela vous en rapporter à votre muletier, — Il vaut mieux faire un petit convoi indépendant. Votre compte doit être autant de mulets que de 100 kilos plus un. Pourquoi plus un? Parce que deux mulets n'ayant chacun qu'une demi-charge peuvent être montés par-dessus par vos domestiques, qui ne feront pas les étapes à pied. Vous demanderez au muletier qui se chargera du transport un cheval pour chacun de vous. Les muletiers vont à pied et n'ont pas d'autre salaire que la location du mulet. Si une bête de somme *prêtée* est tuée ou blessée, on doit indemniser le propriétaire. Si elle est *louée*, et ce sera votre cas, on ne doit rien pour n'importe quel accident. Chaque cheval ou mulet se loue 1 kran et demi par jour, et son propriétaire le nourrit et se nourrit lui-même. Toutes conditions faites, on paie au départ la moitié de la location. — En prévision d'arrêts que vous aimeriez à faire, spécifiez que les jours d'arrêt seront à demi-location si *l'arrêt est de votre fait*, sans quoi votre fidèle tchawadar achèterait immédiatement toutes les bêtes qui vont crever pour tâcher de les refaire à vos frais, — ceci en passant et uniquement pour insinuer que les Persans connaissent toutes les ficelles. Si vous les fréquentez avec sympathie, ils vous en apprendront de bonnes. — Comme très probablement vous serez pressé de partir, vous n'aurez ni le temps ni la patience d'attendre que votre muletier ait abaissé ses prétentions jusqu'au taux normal, engagez-le donc seulement jusqu'à la prochaine ville, de Recht à Téhéran par exemple.

Comme la place sera bonne, il voudra continuer le voyage avec vous; en annonçant votre départ pour le surlendemain, vous avez devant vous huit jours pour faire baisser le tarif.

Les arrangements faits, votre tchawadar y sera fidèle tout le long de la route: ce sont de fort braves et fort honnêtes gens.

(*A suivre.*) Fr. Houssay.

1. Voyez p. 420 et 428.

Les Couvents du Mont Athos

Le mont Athos, avec ses couvents de rites variés, est l'image en raccourci du monde oriental, où la religion mêle si étroitement ses intérêts aux aspirations de la race. Pour l'humanité comme dans la nature, l'étude des infiniment petits découvre les lois qui président à la vie générale. A ce titre, les réflexions qu'après un long séjour en Orient et une visite attentive à l'Athos, nous suggère M. de Nadaillac, méritent une attention particulière.

En 1891, j'eus l'occasion de passer quelques semaines au mont Athos, dans cette singulière presqu'île monacale dont les touristes semblent à peine connaître le chemin, déjà pratiqué depuis longtemps par les savants de toutes langues. Et pourtant, je l'ai éprouvé, je l'éprouve encore, l'esprit du visiteur aime à y retourner et se plaît à en revivre les impressions.

Dans cette langue de terre faite comme un doigt, l'annulaire de cette main qu'on appelle la Chalcidique, s'est formée une liasse de monastères, d'ermitages, de cellules habités par une grande famille de moines, de nationalités différentes, rattachée à l'obédience du Phanar de Constantinople.

MONASTERE DE DYONISTION, COUVENT GREC (p. 455).
Photographie communiquée par M. de Nadaillac.

Petite théocratie de 6000 âmes, cette république religieuse, qui n'a nulle part son égale au monde, et que protège le patronage de l'empire turc, le plus tolérant de tous les gouvernements, concentre en elle tous les éléments de l'orthodoxie grecque et à ce titre mérite l'attention du lecteur, en ce moment où se produisent, comme au xve siècle, des tentatives d'union venues de Rome.

Pour pénétrer l'état et les tendances de cette république, qui n'est unie qu'en apparence, il faut se rappeler son histoire.

Pour l'Église grecque, comme pour celle d'Occident, l'ascétisme a été, dès l'origine, une des manifestations les plus fécondes, les plus brillantes de la vie chrétienne. Et deux pays aussi dès le début ont été particulièrement propices à cette énergie des croyances et des dévoûments, l'Égypte, la Macédoine. Les grands anachorètes, Antoine, Paul, Pacôme, vécurent en Macédoine; les disciples suivirent et imitèrent en foule.

Mais comme le propre des foules est d'être mêlées, et qu'il fallait défendre contre les intrus la pureté des conversions, on en vint de bonne heure à substituer à la vie isolée des premiers moines la vie en commun, soumise à une règle qui variait suivant les groupes, qu'on acceptait librement et volontiers comme une garantie et une limite. Les monastères s'élevèrent. Au bout d'un siècle encore, il fallut pourvoir à leur nouvelle réforme, qui se fit cette fois par l'unification de la règle, sous la loi de saint Basile, un ascète doublé d'un réformateur.

Depuis lors, tous les couvents subirent cette loi qui n'a point été modifiée. Par ses articles, on se rend compte combien elle fut nécessaire, à voir aujourd'hui encore interdire l'entrée de l'Hagion Oros, non seulement aux femmes, mais à tout être du sexe féminin, poule, jument, etc., et plus encore à tout jeune homme à qui la barbe n'est point encore venue.

Aujourd'hui, que la règle de Saint-Basile est vieille de seize siècles, on retrouve encore les traces des éléments premiers qui ont précédé son établisse-

ment. Ce n'est pas le moindre attrait de cette visite que le rappel, évoqué par les lieux mêmes, du passé le plus lointain.

On n'a pas touché la montagne qu'on le ressent. Après avoir côtoyé la mer, depuis le port des monastères, Daphné, grimpé sur des rochers, et dévalé dans de petits abîmes, on voit, en montant, l'horizon qui grandit et qui s'ouvre : alors, à côté des grands monastères grec ou russe, le Rossicon, le Xéropotamos, au bord de la route plus large, c'est un semis de petites maisons isolées ou non, groupées, quand il y en a plusieurs, autour de chapelles dont le dôme est rouge ou vert. La première impression, c'est l'étrangeté de ce bariolage heurté et violent, plus singulier encore sous le ciel bleu de l'Orient. La réflexion suggère d'autres sentiments : ces petites maisons, ce sont les *skites* ou les cellules (*kellis*), analogues aux premières demeures des moines, avant la fondation des puissants monastères. Deux ou trois caloyers seulement habitent en cellules; une trentaine peuplent les skites. On a là sous les yeux, — comment dirais-je? — l'embryologie des monastères. L'embryon, l'enfant, l'être achevé.

MONASTÈRE DE PANTÉLÉMON OU ROSSICON, COUVENT RUSSE (p. 455).
Photographie communiquée par M. de Nadaillac.

Plus loin, on peut arriver à retrouver le germe lui-même. Sur le haut de la montagne, dans les rochers, vit encore l'ermite primitif, et comment? De ce qu'il y trouve, et, si ce n'est rien, de ce qu'il vient mendier à la porte des couvents, méprisant les moines, et vénéré par eux, grand faiseur de miracles, et vendeur de chapelets et de croix sculptés.

En dépit de l'indifférence et de la tiédeur caractéristiques qui règnent dans ces sanctuaires de la religion grecque, l'Athos verra peut-être des miracles. Majestueux dans son immobilité, il en voit un presque quotidien auquel je pense en écrivant ces lignes, revenu des impressions contraires que m'avait données d'abord le spectacle de cette théocratie : c'est celui de cette vitalité étonnante supérieure à toutes les ruines, au temps qui frappe les hommes et les choses, aux siècles qu'il efface un à un. N'est-ce pas vraiment une surprise que de retrouver en un coin de terre, ramassées, et réunies comme pour une collection, protégées comme par un invisible gardien, les formes successives d'une évolution aussi vieille que la foi chrétienne elle-même, et toujours vivantes.

Aucun malheur, aucun désastre, pas même l'indifférence actuelle, n'a pu les entamer. Les ancêtres de ces ermites, c'étaient les premiers ascètes, ascètes au sang fécond. Les ancêtres de ces caloyers réunis en cellules ou en skites, c'étaient ces premiers moines qui par groupes fondèrent les couvents. Et des skites se forment qui deviendront des monastères à leur tour.

Pas d'histoire plus tourmentée que celle de cette presqu'île. D'abord, avant le schisme qui sépara les Grecs de Rome, les querelles religieuses qui le précédèrent, provoquées par les plus singulières subtilités de dogmes.

Ces luttes semaient le sol de décombres, et pourtant les monastères renaissaient plus puissants, mieux dotés, quand le schisme vint en chasser les Latins et faire de ce pays la Mecque de l'orthodoxie grecque. — Puis ce furent les invasions venues des quatre coins de l'horizon, de l'Occident avec les croisades, de l'Orient avec les Turcs. L'occupation des Latins fut dure aux moines. Avec les Turcs, ils négocièrent, faisant des capitulations particulières. Ils eurent aussi une paix relative et une certaine joie à se sentir vivre sous la protection du Coran. On prétend même que Soliman et Sélim les auraient aidés à reconstruire leurs monastères. L'indifférence leur serait-elle venue déjà?

C'est alors sans doute que les forteresses élevées pour leur défense redevinrent, comme aujourd'hui, inutiles. Inutiles aussi ces précautions qu'ils avaient prises pour fermer l'accès de leurs sanctuaires, le panier aux provisions et aux visiteurs qui remplace la route compromettante. La guerre ne les menaçait plus.

Ce n'était pas la paix pourtant. Ils ne l'ont pas encore. Les haines, les jalousies, les rivalités des petits intérêts particuliers, les grandes questions de races et de rites agitent ces hommes, réunis là, à ce qu'il semble, pour appeler dans le silence la protection de Dieu et des saints sur leurs frères mêlés au tourbillon du monde.

Toutes les conversations que j'ai eues dans chacun des monastères, à distance, me rapportent cet écho. C'est le souvenir le plus précis que j'en aie gardé.

La république, en principe, appartient aux Grecs. Le conseil qui la gouverne est composé des vingt épistates des grands monastères. Mais son président délègue l'autorité exécutive aux représentants des quatre couvents principaux, dont trois sont grecs, Lavra, Iviron, Vatopedi. Première cause de jalousie : il faut voir comme les moines du skite russe Saint-Andrewski parlent avec aigreur de la puissance injuste de l'épistate de Vatopedi auquel la loi les soumet : « On ne leur permet pas d'agrandir leurs terres, on les écrase de demandes d'argent ». Toutes choses d'ailleurs possibles. Les caloyers russes méprisent, en les jalousant, ces moines grecs des couvents riches, où la règle est moins sévère que chez eux, les seuls convaincus, les seuls ascètes.

Depuis peu de temps en effet, il s'est formé une nouvelle règle, plus large, l'*Idiorythmie*, qui permet de manger de la viande trois fois par semaine, tandis que les cénobites pratiquent le maigre perpétuel, le

jeûne sans poisson et sans huile, quatre fois par semaine. Dans les couvents de la nouvelle règle, l'administration est plus douce; pas de despote qui commande souverainement comme aux cénobites, mais une oligarchie élue chaque année, qui ménage ses électeurs.

Rien d'étonnant à cela d'ailleurs : les Grecs sont les politiques de l'Athos. Ils ont la puissance qui s'attache au passé, les grandes espérances de l'avenir et surtout la richesse. Iviron, monastère grec qui jalouse d'ailleur Vatopedi, dépense 6000 livres turques par an; Vatopedi, de 9 à 15. Chacun a ses fermes, ses propriétés en dehors de l'Hagion Oros. On m'a dit à Vatopedi même, et j'ai oublié de le noter, le nombre de couvents auxiliaires dont le monastère était propriétaire à l'étranger. L'île de Thasos lui appartient presque en totalité. Le couvent de Lavra a vu ses richesses diminuer par la confiscation de ses biens en Roumanie.

MOINES ROUMAINS.
Photographie communiquée par M. de Nadaillac.

Et ce ne sont là que les principaux; mais combien d'autres, pour les appuyer, sur la montagne sainte : Philoteos, sur la côte est entre Iviron et Lavra, dont le nom est inscrit dans les fastes de la guerre d'indépendance grecque par les gestes de son igoumène descendu dans la plaine, la croix d'une main, le fusil de l'autre; Carakallos, où la vue est si belle sur Samothraki et Imbros; Esphigménou, à deux pas de Vatopedi, dans une vallée étroite, puis sur l'autre côte, qu'on gagne par des bois de sapins, Diokiarios et Saint-Xénophon, relevé récemment des ruines de l'incendie, Simopetra, hardiment placé sur un rocher aigu, Dyonistion, Xéropotamos, etc. Sans doute entre petits et grands, on se jalouse, on s'envie le commerce des images pieuses et les quêtes fertiles, et les trésors accumulés par le passé.

MONASTÈRE ROUMAIN.
Photographie communiquée par M. de Nadaillac.

Mais l'idée panhellénique, au-dessus de ces mesquineries, plane et les rallie. Elle n'a nulle part, dans l'Orient, de centre plus agité et plus vivant que le mont Athos. Prêtres, dogmes, doctrines, offices, dévotions sont des masques politiques sous lesquels s'abrite et se dissimule la grande idée, la foi moderne et nationale qui tend à remplacer l'idée chrétienne, œcuménique, abandonnée. L'ardeur de ses prosélytes n'est point arrêtée par les souvenirs du passé qui marquent l'interruption souvent répétée du développement de l'idée, par les faits historiques qui la contredisent. La politique trouvera réponse à tout.

On ne saurait croire à quel point elle est là, toujours présente, dans ces pieuses maisons. S'agit-il de l'élection au trône œcuménique de Constantinople? L'agent électoral est un jeune pope qui parcourt les couvents, en compagnie d'un député venu d'Athènes. Cela ne surprend personne : c'est la guerre d'indépendance qui se poursuit en vue du but suprême à atteindre.

Depuis quelques années, ces religieux ont des desseins que nous ne soupçonnons pas. Le Phanar envoie aux universités anglaises quelques jeunes prêtres choisis pour refaire leur instruction théologique et étudier l'anglicanisme sur place. Ces liens entre l'orthodoxie grecque et la religion anglicane augmentent chaque jour. L'église de Saint-Basile, vieillie, haïssant toujours les Latins d'une haine sans égale, cherche à se rattacher à quelque chose de plus jeune. On ne voit pas trop sur quel terrain dogmatique un pareil rapprochement pourrait se faire. Du côté des Anglicans, c'est certainement l'effet d'une politique d'intérêts, et il pourrait bien en être de même du côté des Grecs.

Ces tentatives paraissent en effet dirigées contre la Russie, dont l'influence s'étend chaque jour au mont Athos.

Au fond d'un petit port, tout près des rochers à pic qui le dominent et semblent le menacer, apparaît Pantélémon ou Rossicon, le monastère russe par excellence, la haine et l'effroi des couvents grecs.

D'immenses bâtiments modernes capables de contenir un nombre infini d'habitants entourent l'église aux cinq coupoles peintes en vert. Moines et ouvriers,

il contiendrait 900 personnes. Les Grecs vous murmurent à l'oreille que c'est encore plus un arsenal et une caserne qu'un monastère.

C'est d'ailleurs par milliers et sans cesse que les Grecs débitent ces propos sur le grand épouvantail russe. Il attire les pèlerins en foule, il leur prend leur argent, et, lorsqu'ils sont à sec, il les renvoie misérables aux couvents grecs, qui s'épuisent à les nourrir, à les héberger gratuitement. La générosité des pèlerins russes est connue et justifie l'envie des Grecs, qui en voudraient bien l'aubaine. De pauvres moujiks, là-bas dans la steppe, font des économies durant toute leur vie pour aller un jour faire leurs dévotions à la montagne sacrée. S'ils meurent avant, l'aîné des enfants recueillera les économies, y ajoutera les siennes et atteindra l'espérance entrevue par deux générations. Les riches vendent des ermes qu'ils possèdent au profit du couvent russe, particulièrement dans la région du Volga.

Enrichi de ces aumônes et de ces dons, le Rossicon devient le banquier de l'île, prête aux monastères pauvres ses voisins, et peu à peu devient le maître de ses obligés. La fortune du Rossicon est difficile à établir. Elle doit être immense, si l'on en juge par l'état prospère où on le voit. Tout y est neuf, utile, pratique. Un yacht à vapeur donne tout de suite l'idée de son importance.

KILIANDARI, MONASTÈRE SERBE-BULGARE.
Photographie communiquée par M. de Nadaillac.

Son influence se double de l'autorité qu'il a sur les monastères de races bulgare, serbe et roumaine, préoccupés comme lui de lutter contre la puissance traditionnelle des couvents grecs. En Orient, le nom d'une race, son avenir, sont inséparables de ceux de sa religion. A l'idée panhellénique s'opposent les souvenirs et les espérances des empires serbes, bulgares et roumains, et les rites particuliers de ces différentes races. Au mont Athos, les Bulgares et les Serbes ont leur forteresse religieuse, Kiliandari, dans une plaine basse hérissée de rochers, au nord de tous les autres : au-dessus de ses murailles, la montagne développe sa ligne verte et les arbres se penchent jusque sur les toits. Les moines se distinguent de leurs confrères grecs par un vêtement plus sombre, cénobites sérieux qui travaillent et qui prient, dont le vin est mauvais. On les retrouve ainsi à Zographos, leur second monastère national, placé sur un pic aigu, entouré de hautes forêts, avec lesquelles ses fortes murailles et ses coupoles multiples semblent lutter de hardiesse et de fécondité.

Même différence entre les moines grecs et les cénobites roumains, pauvres gens convaincus qui n'ont pas encore les ressources nécessaires pour élever leur skite à la hauteur d'un vrai monastère, mais qui unissent, en attendant, leur jalousie à celle des Bulgares et des Russes.

Ne va pas au mont Athos qui veut : les Anglais y vont plus souvent que les Français. Peut-être trouvent-ils dans leur éducation classique plus forte une liaison plus intime que nous autres entre le passé et le présent. Mais puisqu'il m'a été donné, à moi Français, de visiter en détail la montagne sacrée, je résume ainsi la triple impression qui m'en demeure : une haine intense, vivante, palpitante, contre les Latins, des rivalités entre monastères et caloyers, mais surtout des jalousies de races, et une crainte tenace de l'absorption par l'Église gréco-russe, qui détermine de singulières tentatives de rapprochement avec l'Église anglicane.

L'Église grecque est un sujet trop vaste pour que je l'aborde ici, même sommairement. Elle se disloque aujourd'hui, elle se brise, s'effrite en de mesquines jalousies. Il lui reste ceci d'autrefois : l'intolérance absolue, vindicative, faite d'impuissance et de regrets.

Pour le peuple, notre nom est encore aujourd'hui *Skilofrangi*, pour les savants *papolâtres*. C'est dans ce sentiment antilatin que j'ai cherché pour la première fois les causes qui rapprochent les orthodoxes d'Orient des Anglicans. Au moment où Rome cherche à les reconquérir, ces tendances ont un intérêt particulier.

La politique, d'autre part, conseille aux Grecs ce que la haine leur a inspiré. Le monde slave et le monde grec se disputent les avantages de la religion qui depuis tant de siècles les a formés. Quand la conversation languissait dans une visite aux couvents grecs, russes ou bulgares, il me suffisait de l'amener à ce thème pour lui rendre tout son prix.

Le mont Athos sera-t-il russe? point d'appui redoutable pour la conquête des Balkans par la puissance du Nord. Demeurera-t-il partagé entre les rites et les races, comme l'espèrent Serbes, Bulgares et Roumains, ou verra-t-on s'accomplir le rêve, se réaliser l'*idée* que caresse le peuple hellène, dont le nom et la cause se confondent avec l'orthodoxie?

Je ne veux dire que ce que j'ai vu, la lutte engagée, le problème posé parfois d'une façon aiguë, sous couleur religieuse, le conflit des ambitions, des appétits, des intrigues et des espérances nationales.

Les Victimes de l'Alpinisme

La mort accidentelle de deux touristes et de trois guides au cours d'ascensions dans les massifs du Mont Blanc et de Zermatt a suffi pour susciter quelques attaques contre le culte de la montagne, attaques peu sérieuses : en dépit du nombre toujours trop grand, mais d'ailleurs bien restreint, des chutes mortelles qui attristent l'Alpinisme, on peut répéter et prouver qu'il n'est pas un sport moins funeste, et aussi salutaire au corps et à l'esprit. La chasse, la vélocipédie, l'équitation, le canotage comptent leurs victimes dans de plus douloureuses proportions.

Les membres adhérents aux différents Clubs Alpins forment aujourd'hui une armée de plus de 300 000 soldats, mais à cette armée toute pacifique qui parcourt et envahit le domaine des Titans, viennent se joindre des régiments entiers de touristes, fréquentant en amateurs les montagnes et les glaciers.

LA MEIJE : VUE DE LA MURAILLE DES ÉTANÇONS.
Photographie de M. Juge.

Depuis l'année 1888, le martyrologe de l'Alpinisme s'éteint sensiblement : l'honneur en revient au progrès alpestre et aux syndicats de guides créés dans plusieurs centres qui en étaient jusque-là dépourvus : ces sociétés exigent maintenant des preuves réelles de capacité et d'expérience de la part de leurs membres.

Les années 1893 et 1894 se sont écoulées sans que nous ayons eu, en France, aucun événement fatal à déplorer dans nos montagnes, et il en serait souvent de même si le Mont Blanc ne reposait en majeure partie sur notre territoire et n'était exploré sous la garde de nombreux guides étrangers. Les docteurs Schudseher, de Prague, et Miss Simpson, les victimes du mois d'août dernier, ne voyageaient pas en compagnie de guides français.

Nos guides nationaux se font, moins que leurs collègues étrangers, les serviteurs des touristes; ayant le souci de leur caravane, ils imposent leur volonté comme des chefs responsables.

L'absence de guides éprouvés dans les ascensions difficiles a été cause de nombreux accidents. La chute du Dr Émile Zsigmondy, d'une hauteur de 2000 pieds, de la muraille de la Meije sur le glacier des Étançons, est restée gravée dans la mémoire des Alpinistes. Émile Zsigmondy, quoique âgé de vingt-cinq ans seulement, avait l'expérience de la montagne : il en était à sa 103e ascension au delà de 3 000 mètres, lorsqu'il entreprit sans guide, avec son frère Otto et le Dr Schulz, la terrible ascension de la Meije par la muraille des Étançons.

Pendant les fortes chaleurs, la traversée des glaciers ne doit être faite qu'avec la plus grande et la plus excessive prudence.

Sous l'influence de la température, les glaciers subissent des modifications. L'hiver 1894-1895, très rigoureux, fut aussi très prolongé. En mai, les hautes routes alpestres étaient encore garnies de neige, et sur les sommets élevés les blanches papillotes voltigeaient comme en décembre.

Toutes les crevasses se trouvèrent ainsi comblées, de sorte que les touristes qui, comme moi, ont fait cette année leurs excursions de juin et de juillet, ont pu parcourir en tous sens les glaciers les plus tourmentés, tels ceux du Tabuchet, de la Meije, glacier Blanc, etc., qui, à la suite des étés et des hivers 1893 et 1894, tendaient à devenir impraticables. Ils ne présentaient au début de cet été qu'un immense tapis blanc et uni, où nulle excavation, à part les *bergschsund*, n'entravait la marche.

Les glissades rapides n'offraient à ce moment aucun danger, à condition toutefois de pouvoir diriger la descente; mais le soleil d'août est venu, implacable et persistant, léchant l'épaisseur de neige amoncelée durant l'hiver. Et le manteau immaculé, devenant de plus en plus mince, ne servit plus qu'à voiler l'abîme : la couche fragile devint traîtresse, prête à céder sous la moindre pression.

La prudence commandait alors d'éviter les longues glissades et de n'avancer qu'en sondant attentivement le sol avec le piolet.

Des guides trop téméraires, sans tenir compte de ces nouvelles conditions et pour avoir négligé cette étude attentive de la couche du glacier, sont venus avec leurs caravanes échouer fatalement dans des crevasses ouvertes sous leurs pieds et dissimulées.

La corde qui unit les membres d'une caravane et les rend solidaires n'est pas toujours une sauvegarde suffisante : elle n'est d'un secours appréciable qu'autant que l'on observe strictement les bonnes conditions de s'en servir. Il faut la tenir constamment tendue, de sorte que la chute d'un voyageur n'imprime pas de violente secousse et puisse être immédiatement arrêtée par la résistance que lui opposeront les autres, attentifs et prêts à parer à cette redoutable éventualité.

L'accident auquel viennent d'échapper miraculeusement le lieutenant d'Orléans accompagné des porteurs Joseph et Florentin Pic, en donne un terrible exemple.

Le 9 septembre dernier, le 30e régiment alpin était de passage à la Grave. Joseph Pic était au nombre des militaires. Il célébrait, au milieu d'un groupe de personnes assises à la terrasse de l'hôtel de la Meije, la beauté des cimes dont la silhouette se profile si audacieusement vers le sud. Finalement il offrit à son

lieutenant, M. d'Orléans, de le conduire, aidé de son frère Florentin, porteur à la Grave, sinon jusqu'au sommet de la Meije, du moins jusqu'à la Grande-Brèche. M. d'Orléans accepta avec un empressement d'autant plus grand, que deux Anglais devaient aussi tenter la Meije sous la direction des guides Faure et Mathon.

Le soir même, tout fut préparé, et à 2 heures du matin les deux caravanes partaient, se suivant à peu de distance.

Au jour, les lunettes braquées de la Grave permettaient de suivre les Alpinistes, qui atteignaient la brèche de la Meije à 10 heures 1/2.

Après un déjeuner commun, les Anglais et leurs guides disparaissaient sur le versant de la vallée des Étançons, tandis que le lieutenant et les frères Pic se disposaient à regagner la Grave. Le glacier qu'ils avaient à redescendre est très incliné (48°) sur une longueur de 400 à 500 mètres. Ils s'engagèrent gaîment dans le chemin que leurs pas avaient tracé à la montée; mais à peine avaient-ils fait quelques mètres, que le jeune Florentin, âgé de dix-huit ans seulement, mais qui possède de famille de précieuses qualités montagnardes, fait un faux pas, glisse et tombe. La tension brusque de la corde fait chanceler le lieutenant placé en arrière et l'entraîne. Le même sort est réservé à Joseph Pic, qui couvre la retraite. Celui-ci, très expérimenté, et qui deviendra bientôt comme son père, Émile, un des meilleurs guides français, mesurant dans une rapide vision tout le danger, plante violemment son piolet dans la glace et s'y cramponne avec énergie, comme à une amarre. Mais la secousse est terrible, ses mains crispées glissent sur le manche du piolet, qui reste accroché sur le glacier, et les voilà tous trois roulant avec une rapidité vertigineuse, se heurtant, rebondissant à chaque aspérité. La corde les enserre, leur lie bras et jambes, les réduit à l'impuissance. Aucune chance de salut, et les malheureux doivent infailliblement s'abîmer sur les rochers des *Enfetchòses*. Déjà ils ont, par la vitesse acquise, franchi plusieurs crevasses, mais à une nouvelle ouverture de glacier, alors que les deux premiers corps continuent leur course folle à la mort, le troisième butte contre la paroi de glace : la corde résistant à ce choc violent, la chute des deux premiers se trouve de ce fait arrêtée.

CREVASSES AU GLACIER DES ENFETCHORES.

Quoique très sérieusement contusionnés, le lieutenant et Florentin se dégagent péniblement, essayent de sortir leur compagnon du trou béant où il gémit. Ils y parviennent au prix de mille peines.

Il était alors 1 heure de l'après-midi.

A la Grave, les curieux, de leur poste d'observation, ignorant ces tragiques péripéties, et cherchant vainement la trace de ces trois ascensionnistes, commençaient à être inquiets; à 4 heures ils parlaient d'un accident possible. Enfin à 6 heures 1/2, pâle, meurtri, on vit accourir Florentin Pic qui venait demander du secours.

Une équipe de huit militaires part aussitôt sous la conduite du guide Mahomet. Elle ne peut, munie de lanternes, atteindre le glacier des Enfetchoses qu'à 11 heures du soir.

A ce moment rentrent à l'hôtel de la Meije les guides Faure et Mathon, fatigués, de retour de la Bérarde par le col du Clot des Cavales. Mis au courant de ce qui se passait, le courageux Faure se tourne simplement vers le propriétaire de l'hôtel : « Donnez-moi, dit-il, une lanterne, on ne saurait laisser ces hommes là-haut toute une nuit ».

Et, oubliant les fatigues passées, méprisant les difficultés présentes, multipliant ses pas, il joint à 2 heures du matin les soldats, qui cherchent encore les victimes de la veille.

Il s'oriente, et les découvre après une heure et demie de marche. Le jour commençait à paraître.

Joseph Pic, seul blessé grièvement, le crâne défoncé, se plaignant de lésions internes, fut, après un sommaire pansement, descendu à la Grave et de là transporté à l'hôpital de Briançon.

De pareils événements, si pénibles qu'ils soient, ne sauraient refréner la passion que les admirateurs de la grande et forte nature nourrissent pour la montagne : qu'ils leur soient simplement une source de sages et prudents conseils.

STÉPHANE JUGE.

Nansen ?

LE TOUR DU MONDE a compté Nansen, le hardi explorateur du Pôle Nord, au nombre de ses meilleurs collaborateurs. Il est donc particulièrement attentif aux nouvelles de l'entreprise décisive qu'après son coup d'essai si remarquable au Grœnland il tente en ce moment dans les mers arctiques, véritable coup de maître, si elle réussit.

Or, au mois de septembre, un navire de Sandefjord (Norvège), la *Hertha*, après avoir chassé les baleines et les phoques, apportait du port Angmansalik (Est Grœnland) un renseignement recueilli auprès des Esquimaux de cette région. Ils affirmaient avoir vu, à la fin de juillet, bloqué par les glaces à 55 kilo-

mètres environ du Sermiligakfjord (65 deg. 45 lat. N., 36 deg. 15 long. O.) un trois-mâts qui semblait, par la description qu'ils en faisaient, être le *Fram* de Nansen.

On s'émut fort de cette nouvelle en Norvège : le gouvernement fit une enquête sur les vaisseaux qui avaient fréquenté les mers arctiques cette année. Il n'y en a eu que 16, tous baleiniers norvégiens. Quatorze d'entre eux avaient quitté les parages au milieu de juillet; un seul, le *Niord*, devait les quitter vers le 18 juillet, et le *Geyser*, le seizième, était trop loin pour avoir pu être aperçu de terre par des Esquimaux. Quel était donc le vaisseau mystérieux qu'ils avaient entrevu?

Le directeur du Bureau commercial du Grœnland à Copenhague, M. Stephenson, donna son opinion autorisée : « Peut-être était-ce celui de Nansen. Mais il fallait attendre des nouvelles. Un seul navire de commerce de ces régions, la *Lucinde*, qui aurait pu en donner, était revenu en Danemark. Rien à savoir jusqu'au retour du schooner *Cérès* qui rapporterait de Julianehaab les nouvelles du Grœnland. Pas le moindre navire ne pouvait venir de la petite colonie, récemment fondée, d'Angmansalik, où la *Hertha* a recueilli le bruit qui s'est répandu : elle est d'un accès difficile, et ce n'est que par intermittence qu'on l'approvisionne. Après tout, concluait-il, le bruit était peut-être faux. Les indigènes sont de grands menteurs. »

C'est l'avis des Norvégiens, en somme. Dès le premier jour, pour couper court à tous ces récits, le frère du docteur Nansen a publié la lettre qu'il avait reçue en juillet 1893 : « Je ne puis revenir en deux ans, disait l'explorateur; trois ans me seront nécessaires, peut-être quatre, surtout si l'état des glaces me force à passer toute une année sur la côte d'Asie. »

Un baleinier de Dundee, récemment revenu des mers arctiques et excellent juge en cette affaire, le capitaine Robertson, conclut aussi à l'impossibilité de rencontrer à cette date le *Fram* dans ces parages : Si Nansen était descendu si bas vers le sud, suivant lui, il aurait pu faire route pour la Norvège. De l'endroit où on l'aurait vu au Spitzberg, il y avait 600 ou 700 milles (1100 à 1300 kilomètres environ) de mer libre cette année. A supposer même que son navire eût été emporté par les glaces à l'ouest, elles ne l'auraient pas dans cette région emprisonné à ce point.

Dernier détail : le navire danois *Thétis* est arrivé au début d'octobre à Copenhague, venant de Julianehaab avec des officiers et une partie de l'équipage de la *Cérès*, qui y a fait naufrage le 18 août. Le capitaine de la *Thétis* et les officiers de la *Cérès*, à la fin d'août, n'avaient reçu aucune confirmation dans ces parages de la nouvelle apportée au mois de juillet.

Il y a donc bien des chances pour qu'elle soit inexacte. Et jusqu'à nouvel ordre il faut imiter la patience de Nansen lui-même et nous résigner à cette séparation dont il a prévu et accepté courageusement les risques et la durée.

C. Bogue Luffmann. — *A Vagabond in Spain.* London, John Murray, 1895. — Prix : 6 shillings.

Pour voir en Espagne autre chose que ce qu'y voit tout le monde, pour étudier la vie agricole et les mœurs des humbles, M. Luffmann a eu une idée originale. Il est entré en Navarre par la frontière de la Bidassoa et a traversé la péninsule entière, d'Irun à Malaga, à pied, presque sans argent, en vagabond.

Recommandé à la charité des alcades, il a, ici et là, reçu une peseta. On lui a donné l'hospitalité gratuite dans quelque recoin; il a connu tous les gîtes sordides où dorment le soir, après avoir avalé une maigre soupe, les malheureux chemineaux, qui, tout le long du jour, ont peiné au soleil sur les routes.

Mais s'il a souffert quelquefois, trouvé pénible à soutenir son rôle de vagabond lorsque l'étape était longue et la *posada* peu engageante, il a vu des paysages qui échappent au touriste vulgaire, comme Caparoso, le village si étrangement accroché aux flancs de deux ravins, au bord de l'Aragon. Il a assisté dans la Manche à la foire d'Almagro, où les belles filles viennent vendre leurs chevelures pour quelques pesetas.

A Ecija, on l'a pris pour un espion, mais il s'est tiré de ce mauvais pas. Il a eu maille à partir avec certains hôteliers, mais aussi, un jour de tristesse à Séville, il a reçu d'une pauvre servante, pour son dessert, des fruits offerts avec la bonté touchante d'un cœur simple.

Ceci console de bien des moments de détresse, et, arrivé au terme du voyage, heureux de déposer le havresac du vagabond, parfois lourd à ses épaules, M. Luffmann ne trouve plus que du plaisir à se remémorer les aventures de cette longue course.

Il nous les raconte sans artifice : « J'étais là, telle chose m'advint ». Et, surtout dans les derniers chapitres, plus mouvementés, on suit très volontiers son récit.

La région de Tombouctou, avec carte au 1 : 500000, par le lieutenant de vaisseau Hourst, commandant la flottille du Niger, et R. Bluzet, détaché à l'état-major du cercle de Tombouctou, publiée par la Société de Géographie de Paris.

Cette nouvelle carte d'une région au plus haut point intéressante, que nous communique M. Vuillot, est à une échelle différente, semblable à la belle carte en deux feuilles de cet auteur que nous avons signalée. Les sources en sont les mêmes : les travaux topographiques de nos officiers du Niger, MM. Hourst, Boiteux, Aubé, Baudry, de Belloy, Gautheron, Josse, etc.

Parmi ceux-ci, M. Bluzet et M. Hourst ont particulièrement travaillé à coordonner les résultats. Et, dans une communication récente à la Société de Géographie de Paris, le premier en a dégagé le sens, étudiant le pays de Tombouctou, son avenir agricole comme région d'élevage, l'importance stratégique de Goundam, le climat et la renaissance du commerce dans cette place de Tombouctou qu'il appelle heureusement « la Bourse » du Soudan.

Noël Garnier. — *L'Afrique. Anthologie géographique.* 1 vol. in-12, 556 pages. Paris, 1894. Delagrave.

Ce livre est un ouvrage d'enseignement, fait d'innombrables extraits empruntés aux auteurs les plus variés : artistes, officiers, administrateurs, voyageurs, touristes, etc. qui ont écrit sur le continent noir.

Il est regrettable peut-être, à notre avis, que l'auteur ait adopté pour le groupement de ses matières un plan qui l'oblige à des redites. Les différents articles de cette anthologie sont rangés en effet sous un certain nombre de chefs, comme « la Nature », « les Hommes », « l'Histoire et les Découvertes ». — Toutes les montagnes de l'Afrique, toute l'hydrographie, sont étudiées dans un certain pêle-mêle. Ainsi une page sur le lac Assal suit la description des chutes du Zambèze. D'autre part on trouvera ce qui concerne l'Algérie dans une série de chapitres différents, ce qui oblige à des recherches incommodes.

Néanmoins il y a profit à se servir de ce livre, à cause de l'abondance de ses informations. Le troisième livre est consacré à l'histoire de la connaissance de l'Afrique.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Comment on peut voyager en Perse[1]

IV. — Précautions d'hygiène. — Alimentation. — Photographie.

EN MARCHE

Dans la saison indiquée, toutes les étapes peuvent se faire de jour et sont de ce fait très agréables. L'étape varie de 5 à 7 farsaks, le farsak est de 6 kilomètres à peu près.

LES ARRÊTS

Le *manzel*, c'est-à-dire l'endroit où l'on passe la fin du jour et la nuit, est normalement le caravansérail; plusieurs d'entre eux ont une chambre plus propre fermant avec une porte; demander la clé au gardien, petit baghchich au départ. S'il y a une *tchapar-khané*, relais de poste, y aller de préférence au caravansérail. — Si l'on a une tente, la planter au voisinage immédiat du caravansérail ou du village. Ne pas caresser les chiens si l'on craint d'être mordu.

ALIMENTATION

Le riz forme le fond de l'alimentation (tchelau, pilau); comme viande : poulet et mouton; pas de pain, il est remplacé par des galettes plus ou moins minces.—Concombres, melons, pastèques; quand ces fruits sont bien mûrs, on en peut user largement. La cuisine persane bien faite est agréable et ne fatigue nullement l'estomac.

On trouvera du vin dans les grandes villes; il est bon d'en user très peu, surtout si l'on doit faire étape au soleil. Dans le nord on peut trouver du mastic (*mastiki*), très agréable pour couper l'eau à petite dose.

PRÉCAUTIONS POUR L'HYGIÈNE ET LA SÉCURITÉ

Le pays peut passer pour sain si l'on est dans des conditions suffisantes de confort et si l'on n'est pas surmené par la fatigue. Il convient toutefois d'être en garde contre les grandes variations de température; aussitôt que le soleil se couche, endosser un pardessus, ne jamais quitter sa ceinture de flanelle, éviter de boire de l'eau crue, et pour être sûr de l'avoir bouillie, boire exclusivement du thé léger. — En approchant de Persépolis et de Chiraz, afin d'éviter la fièvre, on peut prendre de façon préventive de petites doses de quinine (0 gr. 25), tous les 3 ou 4 jours. — A Bouchir, éviter absolument l'eau crue. On trouve des médecins européens à Téhéran, Chiraz et Bouchir.

Il est bon de porter de façon apparente un revolver chargé; un fusil de chasse suffira par ailleurs pour inspirer le respect au long de la route et surtout permettra de brûler quelque poudre au derrière des antilopes, geais bleus, aigles, rats et souris. Je ne parle pas des lions, que l'on pourrait tout au plus rencontrer entre Chiraz et Bouchir et qui y sont tout à fait rares. — Si l'on voulait en voir, il faudrait à Daliki obliquer sur Ram-Hormoz par la plaine de Chouster; mais, dans le trajet, on ne répond pas des accidents.

PHOTOGRAPHIE

Que si l'on voulait faire de la photographie, je recommanderais de tenir l'appareil fermé dans une double boîte pour qu'il ne joue pas au soleil, et aussi de ne pas révéler les clichés en route : 1° par ce qu'il faut prendre pour cela sur le repos des nuits : impossible autrement d'avoir une chambre noire; 2° parce que toutes les eaux sont fort sulfatées et troublent les clichés. — Faire au début quelques révélations, seulement pour attraper le temps de pose, que l'on ne peut calculer sur l'expérience acquise en nos pays.

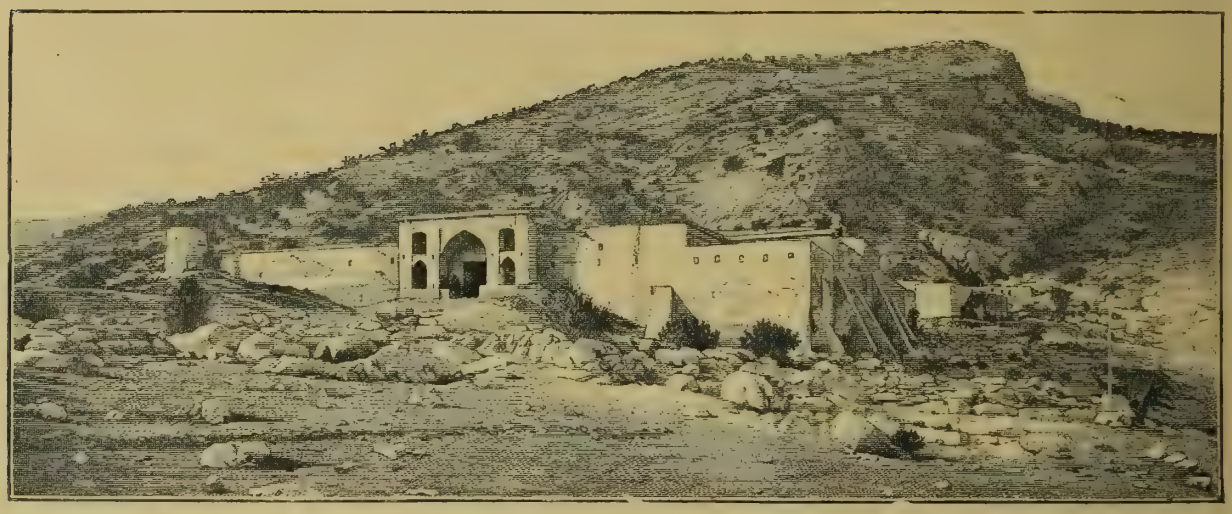
TCHAPAR

J'ai indiqué le voyage par caravane comme le plus pratique et le plus instructif : on pourra aussi voyager en poste, à cheval, bien entendu. Beaucoup d'officiers anglais reviennent de l'Inde par cette voie. Le voyage est beaucoup plus rapide, mais il ne permet de voir que très peu de chose. On fait cinq minutes au pas, dix minutes au galop; on change de cheval tous les 40 kilomètres, et avec un peu d'entraînement on peut abattre ses 120 kilomètres tous les jours. Il est vrai qu'on pourrait ne faire qu'une étape à la fois; mais alors ce serait très dispendieux : le tarif pour les Faranghis est de 1 kran le cheval et le farsak, soit 6 ou 7 krans l'étape par chaque cheval.

RETOUR

A Bouchir, on trouve un vapeur de la British India Company qui chaque semaine va à Karatchi, où l'on trouve un autre bateau de la même compagnie, sur lequel on peut prendre passage jusqu'à Marseille ou jusqu'à Aden seulement si l'on préfère remonter la mer Rouge avec plus de confort sur les Messageries. On peut, en rentrant, se faire déposer en Egypte pour huit jours entre deux paquebots.

Fr. Houssay.



UN CARAVANSÉRAIL EN PERSE.

1. Voyez p. 420, 428, 448.

Le Trésor de Boscoreale

Grâce à la générosité de M. le baron Edmond de Rothschild, le public peut admirer au Louvre ce trésor d'argenterie antique qui, pour la recherche et le sens des motifs, le mérite et le prix de l'exécution, n'a peut-être nulle part son pareil. Il sera frappé de retrouver dans ces œuvres d'art la même inspiration toute moderne que dans les hymnes grecs récemment découverts à Delphes.

Mais parmi nos lecteurs, tous ne seront pas libres d'aller au Louvre. Ils remercieront avec nous l'aimable conservateur des objets antiques de ce musée, M. Héron de Villefosse, qui a bien voulu décrire et exposer le trésor de Boscoreale dans les pages qui suivent.

ZÉNON, ÉPICURE, SOPHOCLE ET MOSKION.
Gobelet en argent orné de squelettes.

De tous les trésors d'argenterie connus, le plus considérable sous le rapport du nombre des objets, le plus important au point de vue de l'art et de l'archéologie est, sans contredit, le trésor de Boscoreale qui vient d'être installé dans une vitrine spéciale, au centre de la salle des bijoux antiques, au musée du Louvre. Il renferme 97 pièces; 95 ont été généreusement données à la France par le baron Edmond de Rothschild; 2 ont été offertes par un Américain, M. E. P. Warren. Découvert au printemps de cette année, tout près de Pompéi, dans une riche villa qui, depuis la fameuse éruption de l'an 79, était restée enfouie sous la cendre du Vésuve, ce trésor ne contient que des vases ou des ustensiles dont la date de fabrication est certaine : les uns remontent aux dernières années de la République, les autres aux premières années de l'Empire. La plupart sont des œuvres d'inspiration et de travail grecs, d'un style absolument merveilleux; deux portent des signatures d'artistes, ce qui est tout à fait nouveau pour l'argenterie; tous sont décorés avec une fantaisie aussi ingénieuse que distinguée. La liberté de l'invention ne dépasse jamais la mesure; elle donne toujours une note juste. L'exécution est parfaite; la délicatesse du travail et l'harmonieuse beauté des formes s'ajoutent au charme de la composition.

On peut diviser les objets de ce trésor en deux groupes principaux : les ustensiles ayant un caractère usuel et les œuvres d'art, véritables joyaux de collection.

La première catégorie renferme un grand plat rond dont les deux oreilles sont ornées de dauphins et de rosaces; plusieurs patères en forme de casseroles dont les manches sont décorés avec le goût le plus pur : l'un d'eux montre un Amour à cheval sur un dauphin et se jouant au milieu de coquilles et de petites crevettes. On y remarque aussi un grand gobelet, à bord évasé, sur la panse duquel sont figurées des écailles, un vase en forme de coquille oblongue, une sorte de vide-poches représentant un oiseau entr'ouvrant les ailes, des récipients ronds à long manche pour puiser le vin, de petites cuillers ovales avec manche en balustre, d'autres cuillers à manche pointu, des salières, des formes à pâtisserie, des plateaux, des coupes, des soucoupes et une quantité de tables mignonnes et minuscules, les unes rondes montées sur trois pieds en forme de griffes de lion, les autres rectangulaires portées par un seul pied en forme de coquetier renversé. Il y a de quoi exercer la patience des archéologues et piquer leur curiosité. Ils nous apprendront bientôt la destination exacte de tous ces ustensiles.

La seconde catégorie est d'un intérêt beaucoup plus considérable. Il est presque impossible d'en parler sans entrer dans quelques détails au sujet de la plupart des vases dont les formes sont si variées et si élégantes.

Au premier rang se place une grande phiale

ALIMENTS ET USTENSILES.
Coupe ciselée par l'artiste Sabeinos.

ornée au centre d'un buste de femme en relief d'un aspect puissant et superbe. La tête, d'une beauté sévère, est coiffée de la dépouille d'un éléphant; les défenses de la bête sont disposées de chaque côté du front comme les branches d'un croissant, tandis que la trompe se dresse au-dessus comme une aigrette. C'est une personnification de la ville d'*Alexandrie d'Égypte*. De la main droite cette femme présente le serpent sacré; elle porte au bras gauche une corne d'abondance, et dans les plis de l'étoffe légère qui couvre sa poitrine, en laissant sa gorge à découvert, elle soutient des grenades, des grappes de raisin et divers autres fruits. Une couronne de feuilles de chêne et de laurier, entièrement dorée, sert d'encadrement au buste également rehaussé d'or à l'exception des chairs, réservées sur l'argent, conformément à l'usage suivi par les orfèvres anciens. Cette belle phiale rappelle les objets du même genre mentionnés par Pline et qui, portant les signatures d'artistes célèbres, atteignaient de son temps des prix fort considérables. Sans doute, elle aurait fait bonne figure auprès des chefs-d'œuvre de Mentor et de Gratianus, dont parle Martial. Le ciseleur n'y a point inscrit son nom, mais l'œuvre n'en est pas moins des plus rares et des plus précieuses. Un détail particulier prouve avec quelle perfection l'objet a été exécuté : les oreilles sont percées de petits trous auxquels étaient suspendues des boucles mobiles, certainement en or. Il est très regrettable qu'elles n'aient pas été retrouvées : leurs proportions minuscules et leur décoration nous auraient donné une nouvelle preuve du goût de l'artiste qui avait inventé ce beau modèle. Le fin connaisseur qui la possédait avait de bonnes raisons pour être fier de sa conquête : on voudrait savoir au moins le nom d'un amateur dont le goût était si délicat.

FEUILLES ET BAIES D'OLIVIER.
Canthare en argent.

A défaut de son nom, peut-être possédons-nous son portrait dans une seconde phiale de même forme, du fond de laquelle se détache en ronde bosse un buste d'homme d'un âge déjà mûr, au front plissé, au visage entièrement rasé et dont la mine pleine de malice est tout à fait réjouissante. Il avait fait faire en argent son image et celle de sa femme. Cette dernière, détachée du fond de la phiale qu'elle décorait, a été malheureusement mise dans le commerce avant l'arrivée du trésor à Paris; elle fait aujourd'hui partie des collections du Musée Britannique.

Notre homme suivait certainement les ventes de son temps. Les fouilles faites à Boscoreale indiquent qu'il jouissait d'une grande fortune, et l'ensemble des vases qu'il a réunis prouve qu'il avait le moyen de satisfaire sa passion. Quoi de plus délicieux et de plus simple en même temps que ces deux coupes signées du nom de *Sabeinos*! Le sujet choisi par l'artiste est des plus banaux, il a représenté des aliments et des ustensiles, mais tout cela est jeté autour de la panse dans un désordre si intelligent et si pittoresque! Des légumes, un cochon de lait, une botte de raves, un sanglier, une marmite, une tortue, un lapin suspendu au bout d'un bâton, des grives, une oie entr'ouvrant ses ailes, un panier d'où s'échappent des fruits, un autre rempli de grosses crevettes, une hotte de raisins, une table ronde, une amphore, des vases d'argent, une grande manne d'osier, tels sont les éléments de cette décoration que l'artiste a rendus avec une vérité frappante, une sûreté et une délicatesse de main peu communes. L'intérieur a conservé sa dorure, et les reliefs sont encore si frais qu'on croirait ces coupes merveilleuses sorties depuis hier à peine de l'atelier du ciseleur.

Les sujets mythologiques sont peu nombreux. Sur deux canthares cependant on remarque un essaim de joyeux Amours qui apparaissent comme les vainqueurs de la force brutale. *Omnia vincit Amor*.

Le seul sujet véritablement religieux est celui qui orne la panse de deux grandes aiguières à ouverture trilobée, munies chacune d'une anse élégante, rattachée au vase par un mascaron. Le goulot est entouré d'une large collerette qui présente un motif bien connu, un enfant ailé sortant d'un fleuron et offrant à boire à un griffon. Ce motif a été souvent employé à Rome pour la décoration des frises monumentales. Une scène idéale de sacrifice où apparaissent les deux divinités auxquelles les Romains les plus sceptiques n'ont jamais cessé de croire, même à l'époque du christianisme triomphant, Rome et la Victoire, se déroule autour de la panse. Au centre, Rome casquée, debout sur un autel enguirlandé, brandit sa lance, indiquant ainsi sa puissance et sa force; deux Victoires ailées, à demi nues, dans la pose traditionnelle, immolent un taureau à ses côtés et semblent, par leur humble posture, indiquer qu'elles sont aux ordres de la maîtresse du monde : la déesse n'a qu'à paraître pour vaincre ses ennemis et dominer l'univers.

Cette admirable vaisselle qui garnissait les consoles de la salle à manger de notre vieil amateur, se complétait par des pièces d'une fantaisie peu commune et qu'on croirait sorties des mains d'un artiste japonais. Ce sont des vases d'une forme très élégante, munis d'anses surélevées et portés sur un pied finement tourné. On y voit des oiseaux occupés de leurs petits ou cherchant leur nourriture. Voici des cigognes debout près de leurs nids : à la vue de la mère qui s'approche, chargée de butin, les cigogneaux se remuent et se bousculent en ouvrant le bec pour saisir la proie attendue. Cette petite scène est traitée de main de maître, d'une façon très vivante et avec une vérité pleine de charme. Il en est de même d'un combat livré aux environs d'un nid, sur le bord duquel la mère est

restée assise avec la plus parfaite tranquillité, comme si elle était habituée à ce genre de spectacle et certaine d'avance que la défaite d'un des combattants ne pouvait nuire à sa jeune famille. Autour du pied circulent divers petits animaux; rien n'est plus naturel, plus simple et plus gracieux. Deux autres vases de même forme sont ornés chacun de quatre hérons cherchant à terre l'insecte qui doit leur servir de nourriture ou se querellant à coups de bec. Les allures hautaines de ces échassiers, les battements et les frémissements de leurs ailes, sont rendus avec un brio qui n'a été dépassé par aucun de nos grands animaliers modernes.

BUSTE D'UN HOMME AGÉ.
Portrait ornant une phiale en argent

Deux petites coupes enveloppées chacune de jeunes pousses de platane, sans graines, de façon à laisser au relief un aspect doux et uniforme, offrent une décoration empruntée au règne végétal. C'est le printemps dans toute sa fraîcheur. L'automne nous apparaît avec une ornementation plus vigoureuse et plus frappante sous la forme de deux canthares entourés de branches chargées de fruits et nouées par leurs extrémités. Le feuillage triste et malingre de l'olivier a pris sous les doigts d'un ciseleur habile une merveilleuse vie. Les baies qui se détachent en relief au premier plan réchauffent les feuilles auxquelles la richesse de la matière donne un éclat inaccoutumé. La note simple de ce modèle charmera certainement le public; l'industrie moderne s'empressera de le vulgariser.

Au même ordre d'idées appartiennent deux grandes coupes avec des scènes de chasse; elles sont entourées de feuillages légers au milieu desquels courent des animaux. Chaque groupe forme un petit sujet séparé. Cette décoration des plus originales et d'un charme exquis rappelle tout à fait celle du grand cratère du trésor de Hildesheim.

Il est temps de parler de deux pièces qui, au point de vue archéologique, sont certainement les plus précieuses de la collection de Boscoreale. Ce sont deux curieux gobelets, munis d'une petite anse en forme d'anneau et ornés, près du bord, de guirlandes de roses, au-dessous desquelles apparaissent des squelettes dans les attitudes les plus diverses. On connaissait déjà des gobelets en terre cuite, d'une décoration analogue, mais beaucoup moins riche, dont les scènes, en l'absence de légendes explicatives, étaient restées incomprises. Ici il ne peut subsister aucun doute sur les intentions de l'artiste : une série d'inscriptions grecques tracées au pointillé fournit des indications qui permettent de saisir le sens de ces étranges représentations et en indiquent très nettement le sujet. Ce sont les poètes les plus célèbres et les philosophes les plus illustres de la Grèce. Au milieu d'eux, pour remplir les vides et pour donner plus d'importance aux figures principales, sont placés des squelettes plus petits, portant des fleurs, battant des mains, jouant de la lyre ou de la flûte, remplissant, en un mot, un rôle de simples comparses.

LA VILLE D'ALEXANDRIE D'ÉGYPTE.
Allégorie ornant une phiale en argent doré.

Sur le premier gobelet voici *Euripide*, appuyé sur un thyrse et le regard tourné vers un grand masque tragique; *Monimos*, célèbre acteur athénien, est placé près de lui. *Ménandre* porte de la main droite une torche allumée et tient de l'autre un masque de femme qu'il contemple avec amour. *Archiloque* joue de la lyre à ses côtés.

Sur le second gobelet, *Zénon*, appuyé sur un bâton noueux et chargé d'une besace, montre, d'un geste méprisant, *Épicure* accompagné d'un petit cochon et préparant un succulent ragoût qui chauffe sur un trépied. *Sophocle* est debout dans une pose pleine de majesté, tandis que *Moschion* tient, comme Ménandre, une torche allumée et contemple, comme lui, une tête de femme aux cheveux finement bouclés. Quelques mots jetés dans le champ expliquent certains attributs ou symboles qui se rapportent tous au même ordre d'idées, l'anéantissement complet de l'homme après la mort. De tous ces grands hommes qui ont fait la gloire de la Grèce, dont chacun célèbre la grandeur et le génie, il ne reste plus maintenant que des squelettes décharnés. *Voilà ce qu'est l'homme!* murmure avec dédain, avant Hamlet, un grand squelette qui examine un crâne placé dans sa main gauche. Plus loin un autre verse des parfums sur un cadavre à demi enfoui et lui porte des offrandes funèbres : *Sois pieux pour ce fumier*, dit ironiquement la légende explicative. D'autres phrases nous indiquent la tournure d'esprit et la philosophie facile des conviyes qui buvaient dans ces gobelets macabres.

La volupté est le but suprême de la vie, s'écrie Épicure; *réjouis toi pendant la vie*; *réjouis-toi pendant tout le temps de la vie*; *jouis de la vie, car le lendemain est incertain*, disent d'autres

ROME ET LA VICTOIRE.
Aiguière en argent doré.

personnages. Une autre exclamation, *la vie est une comédie*, fait penser au mot célèbre d'Auguste demandant à ses amis, au moment de mourir, s'il a bien joué son rôle sur la terre.

Mais le souvenir qui viendra le plus naturellement à l'esprit de tous est celui du banquet de Trimalcion : *Hélas! hélas! malheureux que nous sommes! l'homme n'est rien*, dit Trimalcion à ses hôtes, en examinant un petit squelette en argent qu'un esclave vient d'apporter sur la table. *Combien est fragile la trame de la vie! Voilà ce que nous deviendrons tous lorsque le Tartare nous ravira. Vivons donc aussi longtemps que nous pouvons jouir.* Ce sont les mêmes pensées, les mêmes expressions que sur nos gobelets. Quand on publiera une nouvelle édition de Pétrone avec des illustrations, on ne manquera pas de reproduire les gobelets de Boscoreale : ils formeront le commentaire le plus exact et le plus saisissant de cette petite scène.

Il est inutile d'ajouter que la valeur artistique de ces monuments est incontestable; les physionomies, s'il est permis de parler ainsi à propos de squelettes, y sont exprimées avec un esprit étonnant; l'attitude et le geste de chaque figure ont quelque chose d'aisé, de personnel et de caractéristique qui laisse heureusement bien loin la banalité ordinaire des vases en terre cuite ornés de ces mêmes représentations.

Il serait regrettable de ne point signaler encore deux miroirs à manche, exécutés avec une recherche peu commune. Ces objets de la toilette féminine sont ordinairement ornés d'une scène amoureuse ou d'une figure en rapport avec cet ordre d'idées; ceux-ci ne s'écartent pas de la règle commune. Le premier est décoré d'un médaillon en relief représentant l'épisode du cygne et de Léda; le second porte au centre une charmante tête d'Ariane. Le manche de ce dernier est formé par l'enlacement de deux baguettes flexibles ornées de feuilles pointues; il est fixé à un encadrement circulaire, découpé extérieurement en forme de croissant. C'est un modèle probablement unique, qui porte la signature de son auteur, *M. Domitius Polycnos*, et qui frappe par l'originalité de sa décoration. Quant à l'épisode de Léda, il est traité avec une réserve à laquelle les artistes romains ne nous ont guère habitués. La jeune fille est représentée assise sur un rocher, et offrant à boire au cygne. Cette petite scène, pleine de fraîcheur, est absolument décente et de bon goût.

Un dernier mot au sujet de petites coupes ornées de rosaces et de rinceaux, vrais bijoux d'orfèvrerie, et de quatre salières portées chacune sur trois pattes de lion et dont la décoration rappelle la frise du seau d'argent de Montcornet : cette décoration se compose de rosaces d'un relief assez fort, alternant avec des palmettes plus faiblement indiquées et reliées entre elles par des rinceaux. Voilà encore un modèle qui tentera nos orfèvres parisiens.

Telle est, rapidement tracée, l'esquisse du trésor d'argenterie dont le Louvre vient de s'enrichir. Plusieurs de ces vases portent sous le pied des indications tracées à la pointe : le nom du propriétaire et le poids de la pièce. C'était l'usage, dans l'antiquité, de marquer ainsi l'argenterie. La diversité des noms qui se retrouvent sous les pièces de Boscoreale prouve jusqu'à l'évidence que la plupart étaient des pièces de collections, ayant appartenu déjà à d'autres amateurs et acquises à des époques différentes. Les canthares ornés de branches d'olivier portent le nom de *M. Attius Clarus* et les quatre salières celui de *Pamphile*, affranchi impérial; d'autres noms restent encore à découvrir. D'ailleurs divers indices, tels que l'usure inégale des pièces, viennent confirmer cette observation.

La donation de M. le baron Edmond de Rothschild au Musée du Louvre y perpétuera le souvenir d'un généreux Français et d'un amateur de premier ordre. Le trésor de Boscoreale contient un ensemble d'argenterie ancienne d'un intérêt tout à fait extraordinaire, d'une époque bien déterminée, d'une note uniformément délicate et charmante dont rien ne rompt l'harmonieux ensemble. Malgré les mérites des trésors de Bernay et de Hildesheim, celui de Boscoreale tiendra désormais le premier rang. Son installation au Musée du Louvre est donc un événement artistique considérable, et la date du 22 octobre 1895 restera comme une date célèbre dans les fastes de notre grand Musée national.

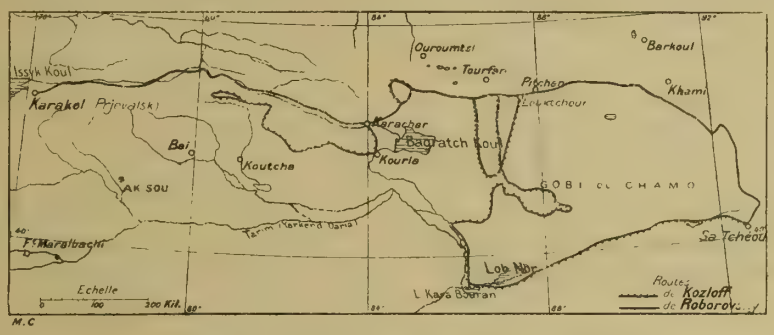
ROME ET LA VICTOIRE.
Aiguière en argent doré.

HÉRON DE VILLEFOSSE.

Deux Explorateurs Russes en Asie Centrale

Roborovsky et Kosloff

Avec patience et persévérance les Russes poursuivent leur œuvre d'exploration scientifique dans l'Asie Centrale, aussi bien dans le Turkestan Oriental que dans les Pamirs. Disciples du célèbre Prjevalsky et du général Pevtsoff, MM. Roborovsky et Kosloff continuent, à l'heure actuelle, leurs travaux géographiques dans les régions voisines du Lob Nor, de l'Astyn Tagh et du Nan-Chan, à peine traversées jusqu'ici par quelques rares voyageurs, et qui laissent en blanc sur nos cartes des espaces considérables.



CARTE DU VOYAGE DE ROBOROVSKY ET KOSLOFF DANS L'ASIE CENTRALE.

Vasilii Ivanovitch Roborovsky est un explorateur aussi sérieux qu'intrépide, et qui, ayant la vocation des voyages à travers l'inconnu, sait conduire ses investigations avec les méthodes précises qu'il doit à ses études préalables.

Il est né le 16 avril 1856, à Saint-Pétersbourg, où son père Ivan Egorovitch Roborovsky était chef de bureau à la direction des domaines. Ce fut une lourde charge pour ce dernier, bientôt mis à la retraite, que de subvenir à l'entretien et à l'éducation de sa nombreuse famille. Le futur explorateur avait en effet huit frères et sœurs. C'était la mère, Éléonore Franzovna, née Voloff, qui s'occupait de l'éducation des enfants avant leur entrée à l'école; elle se distinguait par sa bonté et sa douceur et formait un heureux contraste avec son mari, aussi exigeant et sévère que sérieux et travailleur.

Cliché Limberg. Saint-Pétersbourg

ROBOROVSKY.

Jusqu'à l'âge de dix ans le jeune Vasilii Ivanovitch fut élevé à la maison; à cet âge il entra au progymnase. C'était un garçon déjà robuste, et il se mit à l'étude avec goût et persévérance.

Cependant ses parents le retirèrent du progymnase et il continua ses études à la maison sous la direction des étudiants Ybrojek et Pavloff, qui le préparaient à l'École des Ponts et Chaussées. En 1876, il fut reçu à l'examen d'entrée, mais il fut refusé au concours. Cette défaite affligea toute sa famille, d'autant plus qu'il était impossible d'essayer une seconde fois d'entrer à l'École, à cause du peu de places vacantes et du grand nombre de concurrents. A ce moment, la guerre avec les Turcs enflammait la société d'une nouvelle ardeur patriotique. Le jeune homme de vingt ans se passionna, et, en octobre 1876, il entra comme engagé volontaire dans le régiment de Novotcherkassk. Après avoir terminé son service, il fut envoyé à l'École des Cadets de Helsingfors, où il termina ses études en 1878. C'est cette même année 1878 qu'un de ses anciens camarades du progymnase, F. L. Eldlone, le recommanda à N. M. Prjevalsky, qui l'admit à faire partie de son expédition.

N. M. Prjevalsky choisissait ses jeunes compagnons avec une grande sévérité et exigeait d'eux des qualités que l'on trouve rarement réunies chez une même personne. Celui qui se proposait à son choix devait être sérieux et fidèle à la consigne, gai et bon; il devait aimer la nature et la chasse, avoir une excellente santé, montrer une endurance physique et morale à toute épreuve. On lui demandait aussi, condition qui peut paraître à première vue un peu étrange, de ne pas fumer et de s'abstenir de toute boisson fermentée.

Dès sa jeunesse, Vasilii Ivanovitch s'était distingué par sa gaieté, par la finesse et l'enjouement de son esprit, par la fidélité de ses amitiés, qualités de caractère que Prjevalsky demandait, comme nous le disions, à ses collaborateurs, et qui sont essentielles en effet pour supporter avec entrain les épreuves souvent un peu rudes des explorations lointaines. Il avait manifesté de bonne heure, par ses lectures, son goût pour les voyages. Enfin, au cours de ses études préparatoires à l'École des Ponts et Chaussées, il avait appris le dessin avec facilité.

Le père et la mère de Vasilii Ivanovitch avaient eu une grande influence sur la formation de son caractère. Son père, Ivan Egorovitch, remarquant ses excellentes dispositions, s'était montré particulièrement sévère à son égard, mais il le préférait à ses autres enfants. Vasilii Ivanovitch avait toujours aimé la nature. Peut-être même fut-il retiré du progymnase parce que bien souvent il s'échappait de la classe et allait faire, avec des camarades, des expéditions dans les îles, à la recherche de poissons, de têtards, de papillons et de plantes. Le jardin des plantes impérial était assidûment visité par Vasilii Ivanovitch pendant l'hiver. Il en emportait des racines qu'il étudiait longuement; il avait une préférence marquée pour les fougères. Toutes ces trouvailles, rapportées à la maison, y étaient attentivement examinées par Vasilii Ivanovitch. L'été, la famille Roborovsky le passait toujours à la campagne au Premier Pargolovo,

Cliché Wesenberg, Saint-Pétersbourg.

KOSLOFF.

où les superbes parcs Chouvalovsky, Levachovsky, les étangs, les forêts, les champs, donnaient d'excellents spécimens et développaient l'esprit de recherche du futur naturaliste et voyageur. L'amour de la nature et des déplacements était excité chez Vasilii Ivanovitch par de continuels voyages avec son père au village de Tarak (gouvernement de Tver), où Roborovsky avait de petits domaines. Au village, Ivan Egorovitch était parfois obligé de déjeuner seul, car Vasilii Ivanovitch disparaissait souvent, Dieu sait où, pendant toute la journée.

On voit que le jeune Roborovsky satisfaisait d'avance à toutes les exigences de Prjevalsky; et il répondit pleinement par la suite aux espérances qu'il avait données.

Il partit donc, et l'on sait, par la relation des travaux qu'il a déjà accomplis dans les expéditions scientifiques de Prjevalsky, combien sa collaboration fut active et féconde. Après la mort de l'illustre voyageur, Roborovsky fit partie de l'expédition au Thibet dirigée par M. V. Pevtsoff, et qui dura du mois de mai 1889 au mois de février 1891. Chargé plus spécialement des recherches géo-botaniques, il rassembla un magnifique herbier, comprenant 700 plantes d'espèces différentes, représentées par environ 7000 échantillons.

Ceci ne l'empêcha pas de diriger plusieurs fois des expéditions secondaires, envoyées dans des régions intéressantes, mais situées un peu à l'écart de l'itinéraire suivi par l'expédition principale. Pendant ces explorations « de côté », il traçait un levé du chemin parcouru, déterminait la position géographique des points les plus importants, mesurait les altitudes à l'aide du thermo-baromètre et de l'anéroïde, et recueillait tous les renseignements possibles sur le pays traversé. C'est ainsi qu'il a recueilli de nombreux levés, les uns à l'échelle de 1/420000 sur une étendue de 2500 verstes et les autres au 1/240000 sur une longueur de 300 verstes[1]. Il a en même temps déterminé la position géographique exacte de 13 points et mesuré 30 altitudes.

Ses travaux durant l'expédition Pevtsoff valurent à Roborovsky différentes récompenses. Promu au grade de capitaine en second dans l'état-major russe, il a reçu la croix de Saint-Vladimir, du 4e degré, et a été doté d'une pension viagère de 600 roubles. La Société Impériale de Géographie de Saint-Pétersbourg lui a donné une médaille d'or et une médaille d'argent de la fondation Prjevalsky, et le Jardin Botanique impérial lui a adressé des remerciements écrits.

A l'heure actuelle, Roborovsky dirige une nouvelle expédition dans le Turkestan chinois, avec le concours de Kosloff.

Ce dernier, se détachant de l'expédition principale de Roborovsky à Tourfan, est parti vers le sud le 27 novembre 1893, avec l'intention d'infléchir plus tard sa route vers l'est, pour aborder le Lob Nor de ce côté, et rejoindre ensuite Roborovsky à Sa-Tchéou.

On possède déjà un récit assez complet de l'exploration de Kosloff. Il a pleinement réussi dans son projet. Parcourant la région arrosée par le Kontché Daria, il atteignait le 16 décembre l'oasis de Kysyl Synour, à 197 kilomètres de Tourfan. Reconnaissant en route la ville de Doural, fondée en 1891 par les Chinois, comme un poste militaire, relevant ensuite les deux lacs de Tchiwelik Goul et de Sogot, formés par le Kontché Daria, il gagna le village de Tchighelik, au bord du lac Kara Bouran. Ce fut de là que, changeant de direction vers l'est, il se rendit au Lob Nor. De ces fameux marais vers Sa-Tchéou, il y a deux routes, l'une le long de l'Astyn Tagh, par Galetchan Boulak, fréquentable du printemps à l'automne, l'autre passant par une région plus basse et que l'on suit en hiver. C'est cette dernière, encore inexplorée, que prit Kosloff, et le 9 février il rejoignait à Sa-Tchéou Roborovsky, arrivé depuis le 20 janvier par les routes du nord-est.

Kosloff avait parcouru, en 75 jours, 1860 kilomètres, dont 1600 avaient été relevés topographiquement.

Depuis, Roborovsky a continué ses recherches dans l'Astyn Tagh, tantôt de concert avec Kosloff, tantôt l'envoyant explorer quelque région voisine.

Le 6 avril dernier, Roborovsky était à Kourlik. On compte sur son retour et sur celui de Kosloff à Zaisan pour le mois de décembre. Nous serons heureux, aussitôt que seront connus les détails de ce long voyage de plus de deux ans, de rendre compte ici des découvertes de ces infatigables explorateurs.

1. On sait que la verste russe équivaut presque à notre kilomètre; elle vaut exactement 1067 mètres.

Sur les Routes

A Pied et à Cheval

Les Touristes de Latour-de-Carol

Voyager pour le plaisir de voir et d'observer est parfait; voyager pour accomplir un tour de force est au moins une bizarrerie. Et comme il faut toujours, pour attirer l'attention, aller de plus fort en plus fort, ceux qui aiment les difficultés, et peut-être bien aussi la réclame, ne savent plus qu'inventer.

Marcher droit devant soi est devenu presque banal. Au moins faut-il marcher vite, comme M. François Roussillon, qui arrive d'Algérie et qui a fait à pied le trajet de Marseille à Lyon, 374 kilomètres, en 123 heures. Nous le regrettons pour lui, mais ce « record » est battu de fort loin par une marche de 546 kilomètres, entre Paris et Chamonix, accomplie, il y a de longues années, en cinq jours, c'est-à-dire en 120 heures, par un guide, Édouard Balmat.

Un Américain de Boston, Charles Bloomberg, est parti de New-York le 24 septembre pour faire le tour du monde à pied. Il se dirige sur San Francisco, et, de là, gagnera l'Asie. La difficulté pour lui consiste à faire le trajet dans le délai limité de 201 jours.

Il espère, dit-on, n'avoir besoin que de 196 jours pour gagner son pari. Cinq jours de marge, pour les cas fortuits, ne nous semblent pas de trop.

D'autres ont compliqué la marche d'une brouette à traîner, soit en se portant mutuellement, comme le trio formé par MM. Gallais et Som, partis pour faire le tour du globe, soit en portant un contrôleur comme M. Le Floch, qui a quitté Bordeaux le 29 septembre, se rendant à Marseille, de là à Lyon, et revenant à son point de départ. Celui-là non seulement portait son contrôleur, mais il le nourrissait en route. Inutile de dire qu'il s'était mis en chemin sans un sou vaillant : il n'y a plus que les gens simples qui, maintenant, bourrent leur portefeuille avant de partir. Les malins, eux, vident leur bourse, et les badauds la leur remplissent.

Après les piétons, les cavaliers. Un officier de cosaques, M. Kenicke, a entrepris le voyage de Saint-Pétersbourg à Tchita, en Sibérie, à cheval. C'est une trotte de 6 700 kilomètres. Arrivé à Omsk dès le 1/13 septembre, il avait déjà fait 3 500 kilomètres, à une allure moyenne de 46 kilomètres par jour.

Sans prétendre accomplir un pareil exploit, mais sans doute avec plus d'agrément, le duc et la duchesse de Gênes, qui étaient allés déjà une fois de Turin à Munich à cheval, par le Brenner, s'y sont rendus cette année par le Saint-Bernard. Au moins voyaient-ils un joli pays, et, tout en faisant preuve d'endurance, puisque pendant 19 jours ils ont fait de 35 à 58 kilomètres par étape, ils voyageaient princièrement, accompagnés d'un chambellan et d'un officier d'ordonnance, et suivis d'un fourgon à quatre chevaux pour les gens et les bagages.

Après ces exemples, illustres à des titres divers, il semble téméraire de vouloir trouver mieux.

Oserions-nous cependant citer ici des voyageurs plus modestes, qui, pour n'avoir pas eu les honneurs de la presse — le Club Alpin et un journal pédagogique ont peut-être été les seuls à en parler, — n'en ont pas moins accompli un tour de force assez difficile et dont ils doivent être loués.

C'est de l'instituteur de Latour-de-Carol, dans les Pyrénées-Orientales, de sa femme et de ses élèves que nous voulons parler. Les ressources de ce petit monde sont modestes. On a économisé longuement, sou par sou. La femme, devenue la maman bienfaisante de la troupe, a confectionné les blouses et les bérets, arrangé les sacs de voyage. Et lorsque la joyeuse caravane se met en route pour quelque excursion, elle est de la partie, donnant aux plus jeunes ses soins maternels.

Ce n'est pas du reste à de simples courses en montagne que veulent se borner ces touristes entreprenants. A Pâques, cette année, ils ont fait un véritable voyage de cinq jours. Douze enfants étaient de la partie, dont un de huit ans. Ils ont visité Prades, Port-Vendres et Perpignan. Ils ont vu la mer, qui ne sera plus pour eux une simple expression géographique, des musées, des églises, des navires, des usines, élargi, et de combien! le cercle de leurs connaissances, sans travail, sans s'en douter, en se divertissant. Admirablement accueillis, logés la nuit dans les écoles, ils ont fait 130 kilomètres de voiture, 150 kilomètres de chemin de fer et dépensé en tout chacun *huit* francs par tête.

Voici une œuvre utile, et je soupçonne les écoliers de Latour-de-Carol d'être plus « débrouillés » que bien d'autres. Quant à leur maître, n'a-t-il pas mieux montré ce que peut l'initiative personnelle que tel ou tel puffiste qui prétend faire le tour du monde sans un liard en poche et qui ne se tire d'affaire qu'en vivant de réclame et en exploitant la naïveté des gens qui, bouche bée, le regardent passer?

A. F. Mummery. — *My climbs in the Alps and Caucasus.* 1 vol. gr. in 8 illustré, 360 pages. Londres, 1895. — Fisher Unwin

M. Mummery était un passionné de la grande montagne, du danger que l'on brave à la gravir, de la volupté spéciale qu'on éprouve quand on en a triomphé, lorsqu'on contemple à ses pieds des paysages infinis, radieux par les beaux jours, terrifiants aux heures d'ouragan. Il était de la race des Saussure, des Whymper et des Conway, auxquels il ne le cédait pas en audace. Une information récente nous apprend qu'il s'est tué durant une ascension dans l'Himalaya. Le livre ici présent est donc son testament d'alpiniste.

C'est un livre magnifique, illustré par des photographies d'un rendu étonnant, dont la saisissante précision nous inspire quelque chose de l'horreur qu'on éprouve devant les parois verticales des aiguilles alpestres. Les plus formidables pics n'ont pas effrayé M. Mummery : le Matterhorn l'a préparé à gravir le Charmoz; il s'est attaqué ensuite au Grépon, puis à l'Aiguille Verte. Ainsi qu'il le fait observer lui-même, chez le véritable grimpeur l'ambition croît avec l'expérience, et les difficultés auxquelles il s'attaque sont de plus en plus insurmontables. On conçoit qu'une telle passion offre des dangers pour la vie de ceux qui, comme M. Mummery, s'y livrent pendant vingt-cinq ans, sans partage Mais le péril lui-même assaisonne le plaisir.

Après avoir conté en détail ses diverses ascensions, l'auteur, dans un chapitre qu'il intitule *Joies et Peines de l'Alpinisme*, fait sa profession de foi sur son art. Il faut voir avec quel mépris il parle des alpinistes de mode ou d'occasion, qui ne se risquent qu'aux ascensions sans danger, qui abusent du secours de la corde, qui ne sont aux mains des guides que des objets, sans volonté ni initiative, qui leur servent de « vache à lait ».

En regard de ce portrait, M. Mummery esquisse les traits du véritable grimpeur; il en parle sur un ton lyrique. Tout homme peut faire de l'alpinisme dans la mesure de ses moyens. Il s'agit seulement de connaître ses aptitudes, et de ne point s'attaquer à des entreprises disproportionnées avec ses forces. Ainsi peut-on développer ses qualités d'énergie, d'endurance, d'audace, toutes les facultés viriles, en un mot.

On voit ce que contient ce livre, qui mérite, par l'autorité de M. Mummery en ces matières, et par le luxe de l'impression comme de l'illustration, de figurer parmi les plus beaux de ce genre.

Alexandre Hepp. — *Minutes d'Orient. Propos de Cour et Paysages* Paris, Dentu, s. d. 3 fr. 50.

C'est le récit fort élégant d'une excursion, disons mieux, d'une fugue dans la péninsule des Balkans. M. Hepp est un écrivain parisien très connu; il a prétendu, dit-il, racheter ses heures du boulevard par quelques minutes d'Orient. Ces minutes se sont surtout écoulées à visiter des souverains : le jeune roi de Serbie et son père, l'ex-roi Milan, le prince de Bulgarie et son ministre M. Stoïlof. Le voyageur est arrivé à Sofia peu de jours après la chute de Stamboulof : il montre le soulagement qu'éprouvait la population. Mais ses jugements sur les Bulgares, qu'il présente comme une sorte de peuple bon enfant, font plutôt rêver, lorsqu'on songe à l'épouvantable tragédie de l'assassinat de Stamboulof et des incidents qui suivirent.

Des peintures de Constantinople, d'un grand charme littéraire, terminent agréablement ces « impressions » légères et un peu sans consistance. Quelques paysages, des conversations politiques, des croquis de femmes, de-ci de-là une anecdote, voilà ce livre, que le talent de l'auteur fait cependant lire avec plaisir.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Comment on voyage à Pied

I. — Conditions générales : Aperçu préliminaire.

Malgré les profondes modifications qui ont révolutionné et multiplié les moyens de transport, il est de toute évidence que le tourisme à pied *restera le seul mode vraiment pratique, possible même, de pénétration et d'étude dans un grand nombre de régions, particulièrement dans les montagnes. Nous avons demandé à M. Eugène Fontaine, professeur de sciences physiques au lycée Hoche, et voyageur-excursionniste pendant les vacances, une courte monographie sur les voyages à pied.*

Nous avons pensé qu'il n'y avait aucun inconvénient, à présent que les vacances sont partout terminées, à interrompre quelque temps nos « Plans de Voyage » *pour présenter cette étude à nos lecteurs.*

« J'ai dit souvent que tout le malheur des hommes vient d'une seule chose, qui est de ne pas savoir demeurer en repos dans une chambre. »

Si nous consultions les Annuaires des Clubs Alpins et des Sociétés régionales de touristes; si nous interrogions les Compagnies de transports et les Agences de voyages, une telle enquête nous apprendrait qu'ils deviennent de plus en plus nombreux ceux qui, estimant que l'activité est inhérente à la vie, que le mouvement est un besoin et que le repos, selon la formule de Pascal, c'est l'ennemi mortel, s'en vont courir le monde.

Des divers modes de tourisme que pratiquent ces gens qui, pour leur malheur, « ne savent pas rester chez eux avec plaisir », celui qui a conquis le plus de sympathies, qui jouit de toutes les faveurs — y compris celle d'être reconnu par l'État et de contribuer par suite à l'équilibre difficile du budget, — celui dont les prosélytes de toute condition, de tout âge, sans distinction de sexe, deviennent légion, c'est incontestablement ce tourisme à bicyclette dont la pratique et le charme ont été si bien exposés à cette place dans une série d'articles intéressants.

L'amélioration et le développement des voies de communication qui ont si merveilleusement servi cette favorite et aidé à sa pénétration « au cœur même des pays » n'ont pas également contribué à la propagation du tourisme, dont nous voudrions montrer l'intérêt et les avantages.

Ce n'est pas, en effet, un paradoxe d'avancer que l'extension des moyens de transport a été bien plutôt préjudiciable au pédestrien, qu'elle a peu à peu déshabitué de la marche et détourné des sentiers pittoresques, mais devenus inutiles, mal entretenus, pour le ramener sur ces routes mieux tracées, mieux aménagées, où il devait subir la tentation de la voiture et la suggestion de la rapide bicyclette. Combien peu ont résisté!

Ce n'est pas à ces fiers obstinés que nous nous adressons, encore moins aux professionnels de la marche qui font des kilomètres pour gagner un prix, « battre un record » et jouir d'un triomphe encore plus dangereux qu'éphémère. Ceux-là sont d'inconscients maniaques ou des détraqués incurables.

LE MARCHEUR

Notre marcheur est un homme sain, bien équilibré, pourvu de poumons robustes, d'un estomac complaisant et surtout de bonnes jambes.

Il n'a pas fait vœu de ne point user d'aucun autre moyen de transport; il ne s'est nullement engagé à parfaire, en un temps minimum, un nombre fantastique de kilomètres, malgré des difficultés de toute sorte.

C'est un éclectique, un opportuniste, qui voyagera selon les circonstances en chemin de fer, en voiture, à cheval, à pied, voire à bicyclette; le type le plus commun est un simple promeneur qui veut mettre à profit quelques semaines de loisirs et qui a le souci de rétablir dans ses organes un équilibre trop souvent compromis par une vie sédentaire, artificielle, par des travaux qui, sans relâche, surexcitent le système nerveux, laissent le muscle atone, sans vigueur, et troublent profondément les fonctions animales.

LA MARCHE

Il ne saurait convenir d'insister ici et de montrer, méthodiquement classés, les avantages de toute sorte que procure la marche, surtout en pays de montagne.

Toute une littérature, sans compter les publications des Clubs Alpins, a mis en relief ces jouissances variées, jouissances esthétiques ou satisfactions grossières, d'ordre inférieur, mais non pas négligeables, d'un organisme qui possède la plénitude, l'intégrité de ses fonctions.

Bornons-nous à rappeler, car la bicyclette le fait un peu oublier, que la marche est un exercice physique presque complet, salutaire et attrayant quoique banal; c'est le seul qui assure l'indépendance absolue du touriste et qui lui permette de passer où nul autre mode de locomotion ne saurait le conduire.

L'ENTRAINEMENT

Il va de soi qu'on ne se lancera dans un voyage de vacances, dont l'itinéraire comporte des étapes d'une certaine étendue, qu'après avoir éprouvé la souplesse, l'endurance de ses jarrets et aussi la vigueur de ses poumons dans un entraînement progressif.

Non qu'il faille doser scrupuleusement les kilomètres sur un long ruban de route; il suffira, au début, de rompre de temps à autre avec les habitudes que nous imposent de plus en plus les facilités de transport.

Ainsi, au lieu d'attendre obstinément dans un bureau d'omnibus étroit et peu confortable la place que fait espérer un chimérique numéro d'ordre, partons avec résolution et nous découvrirons que la course n'était ni aussi longue, ni aussi fastidieuse que nous le redoutions.

De ce marcheur par persuasion, quelques excursions de plus longue haleine feront bientôt un touriste endurci, capable de fournir, en pays de montagne, une étape de valeur moyenne et sans difficultés spéciales.

MONTAGNES ET PLAINES

On s'imagine — et c'est là une opinion accréditée — qu'une course en pays accidenté, sur un vague sentier abrupt qui souvent se dérobe, doit entraîner une fatigue plus considérable qu'une marche équivalente, du moins comme temps, le long d'une route commode, régulière, horizontale.

C'est précisément le contraire qui est vrai, et depuis Tœpffer tous les fanatiques, tous les amoureux de la montagne l'ont constaté et proclamé.

Il y a là une question physiologique d'alternance dans l'activité et le jeu des muscles : ceux-là qui travaillent pendant l'ascension se reposeront tout à l'heure à la descente, et réciproquement.

Telles deux équipes d'ouvriers qui se succèdent pour l'exécution d'une commune besogne.

Sur une route plane, les mêmes muscles fonctionnent sans trêve ni merci et la fatigue musculaire arrive beaucoup plus vite.

On pourrait invoquer des arguments d'un autre ordre : d'un côté c'est l'horizon qui s'agrandit et se modifie à chaque instant, c'est le charme et la diversité des aspects, c'est aussi l'ignorance du chemin qui reste à parcourir, c'est l'inconnu avec ses surprises; de l'autre, c'est l'horizon immuable, le paysage peu varié, monotone, et puis c'est devant soi l'interminable « ruban de queue » qui décourage les plus résolus.

(*A suivre.*) E. Fontaine.

Du Dahomey au Niger

L'Extension française. — Les Missions du Commandant Decœur

La carte que nous publions, dressée par le commandant Decœur, de ses missions dans le Hinterland du Dahomey, suffirait à dire la portée de son œuvre. Que l'on compare la proportion des territoires parcourus à celle du Dahomey et les liens étroits qui les relient, d'un coup d'œil on comprendra et l'effort réalisé et les résultats qu'on en peut attendre.

Ces résultats ont pu être contestés par les Allemands du Togoland et par les Anglais du Niger. L'historique très précis qui va suivre, rédigé sur des documents incontestables, ne laissera aucun doute dans l'esprit du lecteur français. Il justifie toutes les revendications, toutes les espérances.

Le commandant Decœur, de l'artillerie de marine, était rentré en France en 1892 : il venait d'exercer les fonctions de chef du service de l'artillerie au Dahomey en 1890, puis d'accompagner M. de Brazza dans la vallée de la Sangha jusqu'au poste fondé par ce dernier à Bania.

Cliché Pirou.

COMM^t DECŒUR.

Au cours de ces voyages M. Decœur avait été frappé des avantages qui résulteraient pour nos établissements de la Côte des Esclaves d'une voie de communication les reliant avec le moyen Niger. Le Dahomey, fermé jusqu'alors aux Européens, était un obstacle absolu à la pénétration vers le Niger; mais les succès du général Dodds allaient faire disparaître cet obstacle, et, dans ces conditions, le moment paraissait venu d'opérer la reconnaissance des pays situés entre Abomey et le Niger.

Le commandant Decœur, dès le mois de décembre, adressa au sous-secrétaire d'État des colonies un rapport à ce sujet : c'est, croyons-nous, la première fois que la question se trouvait ainsi officiellement engagée. Au mois de mai 1893, le commandant recevait une mission d'études dans le Hinterland du Dahomey : il partait accompagné du lieutenant Baud, de l'infanterie de marine, et de M. Mustafa ben Osman, interprète arabe.

La mission utilisa la voie fluviale du Mono jusqu'à Athiémé, où se fit le rassemblement de tous les bagages. Elle se rendit à Togodo par la voie de terre, puis atteignit Tado, se frayant un chemin dans la brousse sur une longueur de plus de 100 kilomètres. Elle reconnut un fleuve qui se rencontrait avec le Zou, l'Ouémé, que les géographes les plus hardis faisaient à peine encore remonter au 7e degré de latitude. La découverte était fort importante au point de vue géographique et pour l'avenir aussi du Dahomey.

Mais la difficulté de se procurer des vivres, des interprètes, l'hostilité des indigènes, obligèrent la mission, arrivée à Begbera en pays chabé, à rétrograder. Le commandant Decœur revint à la côte, rapportant plusieurs traités de protectorat des pays qu'il avait parcourus.

LIEUT^t BAUD.

Une seconde mission, bientôt organisée, partit de Porto-Novo le 25 août 1894 et fut transportée par les bateaux à vapeur de la colonie un peu au-dessus du 7e degré, jusqu'au port d'Agony.

Le lieutenant Baud, second de la mission, demeura en arrière, chargé d'effectuer les transports de ce point jusqu'à Savalou, de recruter les porteurs nécessaires pour tout expédier au fur et à mesure. Pendant ce temps, suivant la route de l'Ouémé, le commandant se rendait à Savé (latitude de 8°2′) et de cette ville à Ouessé et Dadjo. Le gouverneur Ballot, marchant derrière lui, le rejoignait à Dadjo, l'accompagnait à Agbana, qu'il baptisait « Carnotville ».

On y construisit une paillote, confiée à la garde de huit hommes de la garde civile : c'était la fondation rudimentaire de la future capitale du Hinterland. Là M. Ballot et M. Decœur se séparèrent. L'un s'en retourna sur Savalou et Abomey. L'autre redescendit au-devant du lieutenant Baud, pour le retrouver à Diagbalo; de grands magasins avaient été construits pendant cette séparation à Savalou, et M. Baud, avec une

grande activité, recrutant des porteurs engagés pour toute la durée de l'expédition, avait organisé le convoi.

Mais, hélas! c'était l'éternelle question : trop peu de vivres pour la troupe et les porteurs : il fallut reformer un nouveau convoi immédiatement pour s'en procurer au loin, car le pays est si pauvre qu'on n'y trouve à peu près rien.

La difficulté de l'approvisionnement demeurait le grand obstacle de l'entreprise. La mission était arrêtée : elle employait le temps perdu à reconnaître le pays jusqu'à Pira, ramenait un peu la paix entre les villages toujours en guerre, concluant des traités avec eux.

On se trouva aussi en pleine saison des pluies : des torrents d'eau chaque jour; les rivières atteignaient leur débit maximum. Pour les franchir, le passage était long et périlleux. Quand on allait par terre, en réalité on marchait dans l'eau ou, bien pis, dans des marécages invraisemblables. Les villages, par mesure de défense, ne sont construits qu'au centre de forêts lavées par une pluie ininterrompue. Alors la fièvre apparut, inévitable. Presque tous les blancs de la mission furent pris; les Sénégalais eux-mêmes ne purent échapper. Les Haoussas seuls demeurèrent en bonne santé; encore en vit-on beaucoup qu'attaquait le ver de Guinée.

Rien pourtant ne devait arrêter l'entreprise, ni le climat, ni le défaut de vivres, ni la maladie. La colonne quitta Carnotville le 17 octobre, se dirigeant sur Parakou. En route, apprenant que le roi du Gambari; dont Parakou est la capitale, en était absent et que le chef de Sazon l'avait remplacé, elle modifia son itinéraire pour aller d'abord vers cette ville. Le chef, en homme prudent, qui craignait de se compromettre, refusa de faire un traité sans l'aveu et la présence du roi. Comment cependant aller plus avant et s'assurer le Hinterland dahoméen sans la possession du Gambari, qui se trouve immédiatement au-dessus du 9e degré? Le roi est en train de faire le siège de Bamila : il faudra le rejoindre et l'y chercher. Le commandant Decœur revient par Carnotville, où l'on a des moyens assurés de passer l'Ouémé, qui pourraient manquer plus haut.

Pendant que le gros de la mission se rend devant Bassila par Blé et Manigri, le lieutenant Baud s'en détache pour reprendre un convoi resté en route faute d'escorte, et rejoint par Pira et Cabolé.

Fidèle à son programme de pacification, le commandant Decœur essaya d'abord de faire cesser le conflit qui mettait aux prises Acpaki, roi du Gambari, et le roi de Bassila. Peine inutile : il dut se contenter d'un traité important de protectorat avec Acpaki. Il reprit aussitôt sa route par le nord de Séméré, Ouangara, N'Dari. Ce dernier village rappelait la mort du voyageur allemand Wolf. La mission française n'oublia pas ce souvenir et les devoirs qu'il lui imposait. Elle rechercha la tombe, l'entoura d'une palissade et l'orna d'une croix sur la branche horizontale de laquelle le nom de Wolf fut inscrit à l'aide de clous dorés juxtaposés. C'est après cet acte, dont en Allemagne on lui aura su gré, que le commandant Decœur atteignit Niki, où le roi du Bariba se déclarait absolument libre d'engagement vis-à-vis de toute puissance européenne et signa un traité de protectorat.

Le commandant apprit dans ces conjonctures qu'une caravane anglaise très forte était venue dans la région, mais qu'après avoir été attaquée par les indigènes, elle avait dû rétrograder vers le sud. Il y avait là un conflit à prévoir et à éviter; comme d'autre part il n'y avait pas urgence à pousser de suite vers le Niger et que les provisions se faisaient rares, les Français rentrèrent à Carnotville, et, après s'y être ravitaillés, après avoir renvoyé les porteurs malades, ils reprirent leur route vers le nord-ouest, sur Ouangara, qu'ils atteignirent cette fois par une route plus directe.

Mais trois jours de brousse sans un village depuis Ouari. Et puis, toujours au nord, des tribus divisées par la guerre : on allait sur Birni où avait été arrêté le voyageur allemand, le lieutenant Kling, sans avoir pu faire de traité. On reçut là des messagers du roi de Kouandé qui intimaient au commandant Decœur l'ordre de suspendre sa marche, défense commune à tous les blancs, car la guerre règne dans le pays. Bravement le commandant répond aux messagers qu'il a très bien compris, et le lendemain continue sa route. Le roi l'apprend : alors nouveau messager du roi, mais envoyé cette fois pour faire des excuses et dire aux blancs qu'ils peuvent venir dans son royaume assurés de la meilleure hospitalité. Cette promesse permit aux Français de diviser leurs efforts : à Maka, une partie de la mission se sépara de l'autre. Les lieutenants Baud et Vargoz reçurent l'ordre de se rendre sur le Niger par le plus court chemin et de le remonter jusqu'à Saï. C'était le 31 décembre 1894 : on se quitta après s'être souhaité bonne année. Le commandant Decœur prit le chemin de Sansanné-Mango, une des villes les plus importantes, à tous égards, de cette région.

Après trois jours de halte, le commandant, pressé d'atteindre son objectif, le Niger, s'engageait par la route des caravanes vers Say, le 9 janvier : le 12 il était alors rejoint par un explorateur allemand, le lieutenant de Carnap, qui, voyageant avec un faible convoi, n'eut pas de peine à le dépasser. L'exemple était instructif : Decœur se décida ici à se débarrasser de tous ses impedimenta, malades, hommes en excédent. Et alors, accompagné du lieutenant Vermeersch, il se jeta en avant et put atteindre Pama le même jour que le lieutenant allemand; celui-ci en repartait d'ailleurs à la tombée de la nuit.

C'était le moment décisif de cette longue entreprise, suivie avec tant de ténacité et de prudence à la fois. Le chef de Pama apportait à la mission française un traité écrit en arabe. Les Haoussas ses secrétaires ne comprenaient absolument rien à cette langue : ils déclaraient que, pour lire cette écriture-là, il eût fallu étudier à Tombouctou et qu'il n'y avait pas un homme du pays dans ce cas. Ce fut le commandant français qui leur apprit le premier le sens du fameux papier. En voyant qu'on avait voulu placer le pays de Pama sous la protection allemande, le chef se mit en colère. Lui protégé, quand c'était le voyageur allemand qui avait eu au contraire besoin de sa protection pour continuer sa route! La conclusion de l'entrevue fut plaisante : on vit le chef indigène remettre aux explorateurs français le papier et le pavillon allemand pour en faire ce qu'ils voudraient, et de lui-même s'offrir de se placer sous le protectorat de la France.

Le commandant Decœur n'avait que faire de la première partie du présent. La seconde fut acceptée cordialement. On signa le traité : toutefois, comme le chef reconnaissait l'autorité souveraine du roi de Fada N'Gourma, le traité du 14 janvier 1895 ne fut signé qu'à la condition d'être ratifié par ce roi.

C'était un premier succès qu'il fallait consacrer au plus tôt : l'occasion était bonne. M. de Carnap était en route pour Matchakouali, résidence d'un autre chef secondaire. Bien certain d'ailleurs qu'il serait devancé à Say par le lieutenant Baud, le commandant Decœur se dirigea à marches forcées sur Fada N'Gourma, au milieu d'un pays désert, aux rivières desséchées, dans le lit desquelles on dut creuser des trous pour en retirer une boue liquide. Et c'était toute la boisson.

Le roi Bantchandé reçut la mission avec un grand cérémonial, et, les palabres terminés, le traité plaçant le Gourma tout entier sous le protectorat de la France fut officiellement et correctement signé (20 janvier 1895). Ajoutons que l'intérêt devait fortifier ce qu'offrait l'amitié. Le roi, dont les frontières sont, sinon menacées, du moins inquiétées par les bandes d'Ahmadou, l'ancien roi de Ségou, chassé de ses États par le colonel Archinard, avait ses raisons d'accueillir ainsi les Français. Dans le pays nègre comme en tout pays, et pour cette diplomatie comme pour toute autre, c'est la conformité des intérêts qui fait les alliances durables.

Au bout de trois jours, la mission se remit en route. Elle devait se heurter, comme si la destinée voulait lui faire payer son succès, à des incidents désagréables. Il lui fallut combattre en bataille rangée contre un chef de pillards, Gardjio.

A Matchakouali enfin, où l'officier allemand la précéda, entre les mains des indigènes le commandant trouvait un traité écrit cette fois en allemand. Ce traité d'ailleurs n'était signé que du lieutenant de Carnap! le chef étant absent quand cet officier passa là. Quelle valeur avait cet acte?

Le bruit courait pourtant que le chef était à Kankantchari et qu'il pourrait s'entendre avec l'officier allemand : le commandant Decœur, sans perdre de temps, l'informa du traité passé quelques jours avant avec son supérieur, le souverain du Gourma. Le chef n'en tint nul compte : trois ou quatre heures après l'arrivée du Français, il hissait un pavillon allemand. Il ne restait plus, à moins d'un conflit qu'ils voulaient éviter, qu'à rédiger une protestation à M. de Carnap en l'informant du traité de Fada N'Gourma.

Et là-dessus M. Decœur reprit courageusement sa marche vers le Niger. A Boti, il trouvait le premier village de Peuhls indépendants, et, le 31 janvier 1895, atteignait enfin les bords du Niger. La mission coucha au bord du fleuve au point où on traverse son bras mort pour gagner l'île sur laquelle se trouve Say.

Le lieut' Baud l'y avait précédée seulement depuis deux jours. Il avait employé son temps en renouvelant le traité passé par Monteil, dont le souvenir est très présent à l'esprit des chefs et de la population.

A Boti comme à Say, ce fut la population elle-même qui demanda la protection de nos armes : les bandes d'Ahmadou avaient pénétré jusque dans le voisinage; on rencontrait des hommes blessés par les guerriers de Ségou. Ce qu'il fallait là, c'était un protectorat effectif, un véritable acte de défense, non pas un simple traité et un pavillon.

Désormais l'œuvre était achevée, le Niger atteint, le Dahomey et la côte reliés à l'intérieur par des routes pour la première fois explorées et dont la possession paraissait assurée à la France. On pouvait songer au retour, avec la presque certitude d'avoir rempli sa tâche.

Il fut décidé qu'en quittant Say, Baud irait rejoindre Vargoz à Kodjar, tandis que le commandant avec Vermeersch descendrait la vallée du Niger,

CARTE DU DAHOMEY DU HINTERLAND JUSQU'AU NIGER.
Dressée par M. le commandant Decœur.

en longeant le fleuve d'aussi près que possible pour reconnaître et fixer la partie de son cours encore inconnue, et combler la lacune que désigne le pointillé tracé sur les cartes.

Quittant le pays peuhl à Bikini, la mission traversa le pays Dendi aux villages nombreux, tous fortifiés : il lui fallut, entre temps, faire encore usage de ses armes dans le voisinage de Tombouttou contre les bandes de pillards qui infestent le pays. Ilo est la plus grande ville de la région, le point de départ des caravanes allant vers Sansanné Mangò. Puis vient Gomba, la ville principale des Peuhls, dont le pays s'étend au delà de Kouara.

La mission, complétée à Koundji par le retour du lieutenant Baud, continua la descente du Niger, cherchant en vain et toujours ces fameux pays anglais que certains journaux de la Cité représentent comme ayant été l'objet d'une agression armée de la part des Français; elle dépassait Boussa, traversait la rivière Oly; d'Anglais pas la moindre trace. Les Français finirent par découvrir une petite forteresse à Léba, gérée par un noir de Sierra Leone de la plus misérable condition. Le roi de Boussa a établi près de lui une sorte de commission des douanes qui taxe à son gré les quelques arrivages qui se produisent, mais c'est surtout sur les provisions personnelles du gérant que s'exercent les prélèvements et, avant tout, sur le tafia que la compagnie lui adresse pour sa consommation. Étrange commerce, on l'avouera, et privilège au moins contestable. Cette constatation faite, le commandant Decœur pouvait tenir comme achevée sa tâche dans cette région. Par un itinéraire entièrement nouveau, droit de l'est à l'ouest, il regagna Carnotville-Agbana.

CONVOI DE LA MISSION TRAVERSANT L'OCPARA ENTRE DADOUA ET BORI.
Photographie communiquée par M. le commandant Decœur.

Le commandant Decœur avec Vargoz revint à la côte; Baud et Vermeersch partirent pour le beau voyage qui les conduisit à Grand-Bassam.

Du Dahomey au Niger et surtout de Boussa à Say, dans l'immense territoire acquis à l'influence française par cet effort de près de deux années, la France a tout un avenir à chercher. Les aspects sont variés à l'infini, avec une ligne de démarcation bien nette qui suit environ le 10e degré de latitude, de la rivière Oly à Sansanné Mango : au sud, des forêts, des cultures variées, ignames, patates, maïs, mil, arachides, etc., une végétation puissante. Au nord, dans la région qui s'étend jusqu'au Niger, de la gomme en quantité, l'igname devenue un objet de curiosité, le mil seul cultivé avec un peu d'arachide, le terrain rocailleux, la chaleur sèche, facile à supporter, l'eau très rare, d'un mot enfin que le commandant a retenu d'un Sénégalais de la mission : le Soudan.

La mauvaise réputation, d'ailleurs méritée, des habitants de Borgou, c'est-à-dire du triangle Niki, Kayama, Boussa, a depuis longtemps décidé les caravanes à préférer la route d'Ilo à Sansanné.

Dans cette mission, le commandant Decœur s'était principalement proposé l'étude des mesures propres à modifier les grandes voies commerciales actuelles au profit de notre colonie du Dahomey. De ces mesures, la plus simple serait la créationd'une route sûre allant de la côte au-dessus du 10e degré, de Kouandé à la rencontre des routes d'Ilo et Gomba.

« Quand les caravanes venant du Niger trouveront sur leur chemin une bonne voie de communication vers le sud, quand elles sauront que cette route est sûre, que les voyageurs n'y seront ni molestés ni rançonnés à aucun titre, ce jour-là, elles n'iront pas plus loin et porteront leurs marchandises dans le pays intelligent qui leur aura ainsi facilité l'accès de ses factoreries.

« Et notez qu'il ne s'agit pas d'une route empierrée qui serait coûteuse comme la plate-forme d'un chemin de fer : non, le terrain débarrassé de ses arbres sur 10 mètres de large, un sentier de 50 centimètres, voilà tout ce qu'il faut pour l'instant.

« Quant au tracé, on peut choisir entre les deux suivants :

« Relier Savé au point où l'Ouémé cesse d'être navigable, puis améliorer la route Savé-Kilibo, Begbéra, Parakou; ou bien, Grand-Popo, Togodo, Djalloukou, Doumi, Pira, Bassila et Ouangara. Ce sont les seules routes actuellement suivies, et la dernière, qui utilise le cours navigable du Mono, traverse les pays les plus riches de la contrée.

« On pourra relier à ces routes Abomey et Savalou si on le désire; mais ces deux villes ne sont pas des centres commerciaux. Quant à Carnotville, c'est un misérable village perdu au milieu des forêts, à six ou sept heures de marche des villages les plus rapprochés, un cul-de-sac qui ne sera jamais fréquenté. »

De Calais à Bergen

Un de nos amis qui a fait aux vacances dernières son noviciat de yachtsman nous communique des notes charmantes et les jolis croquis qu'il en a rapportés.

Calais! Mes bons amis sont à la gare, avec tout l'équipage, douze hommes corrects dans leurs jerseys bleus, capitaine en tête; les matelots s'emparent des bagages, et vite nous prenons le chemin du port. Le yacht part ce soir même pour la Norvège. Ce n'est pas tout près, et pour un novice comme moi, c'est tout à fait un voyage au long cours. Nous y voilà! La goélette est amarrée dans l'avant-port, contre la haute muraille du quai, en contre-bas; de loin nous ne voyons que ses mâts. En arrivant, les yeux tombent tout à coup, des grosses dalles de granit, sur son pont léger, éblouissant de blancheur, aux lignes harmonieuses, égayé par le reflet des cuivres. Cette propreté du pont est une des coquetteries du voilier, et non des moindres. — On est justement en train d'y empiler le contenu d'une énorme charrette de pains; il y en a assez pour ravitailler une place forte. Je m'inquiète : nous ne faisons pas le tour du monde, nous n'allons pas au Pôle. Non, mais il faut compter avec le vent, qui peut devenir contraire, ou cesser de souffler tout à fait, avec le brouillard, etc. En un mot, on sait bien quand on part, on sait moins quand on arrivera.

ENTRÉE DU LYSEFIORD, PRÈS STAVANGER (PAGE 474).

Une heure après, nous appareillons. Les voiles sont hissées l'une après l'autre; la brise les enfle, et pendant que nous descendons pour dîner, le navire se met tout doucement en route. Quand nous remontons sur le pont, nous sommes déjà loin du port. Beau temps, bon vent, la côte de France s'efface dans le crépuscule. La goélette offre maintenant au vent toutes ses voiles et s'incline mollement d'un côté; elle glisse ainsi toute penchée et son étrave divise et ouvre sans effort les eaux, qui se referment en bruissant doucement par derrière. Oh! la gracieuse allure! Combien elle diffère de la marche haletante et saccadée du steamer toujours en travail, dont l'hélice troue brutalement la vague, qui dompte l'élément sans s'y jouer! Et comme on dirait, à la voir glisser si vite et obéir en s'inclinant aux souffles rythmés du vent, un de ces rapides martinets qui, penchés aussi d'un côté, rasent à longs coups d'aile l'eau tranquille d'une rivière!

Tous nous sommes confortablement installés dans les fauteuils de l'arrière, et là, sans être enfumés par aucune cheminée, secoués par aucune trépidation: poussés doucement par la brise et mollement supportés par la vague, nous jouissons délicieusement de cette calme soirée. — Vers onze heures, chacun s'achemine à regret vers l'escalier des cabines, et l'on s'endort dans sa couchette, en écoutant, de l'autre côté des bonnes planches qui vous protègent, la mer qui s'écoule et qui clapote sur le flanc du bateau.

Le lendemain, au réveil, le temps n'est pas changé. C'est le même soleil radieux; la brise a fraîchi; nous allons tout à fait vent arrière, et c'est vraiment plaisir de voir la fine goélette courir sur les lames que le vent pousse avec elle, qu'elle poursuit, qu'elle rattrape, et qu'elle dépasse sans cesse de son gracieux mouvement continu.

Bientôt notre capitaine, pour profiter du bon vent, fait hisser au mât de misaine une grande toile triangulaire qu'on appelle le *spinnaker*, et dont le plan croise en ciseaux celui de la grand'voile; ainsi pas un souffle d'air n'est perdu et l'allure s'accélère encore. Si cela continue, nous allons arriver plus vite qu'un steamer. Mais le vent se maintiendra-t-il? En tout cas il faudra, à la nuit, amener le spinnaker, qui cache les feux de position.

Le lendemain le ciel est demeuré sans nuages, le vent est meilleur encore. Décidément nous arriverons trop tôt, nous n'aurons pas assez joui de la traversée. Pourquoi donc, en mer, même par un beau temps, est-on toujours si pressé d'arriver? Voici justement le second, François, qui frotte si amoureusement la coupole de cuivre de son compas, qu'il va bientôt être impossible à l'homme de barre d'en soutenir l'éclat.

« Eh bien, François, avec ce train-là, quand arrivons-nous?

— Oh! monsieur! demain matin, sûr! »

Le capitaine, qui est un homme avisé, fait des réserves. Mais François est si sûr! comment ne pas le croire? nous marchons si bien! Bref, ce soir tout le monde se couche avec la ferme intention de ne se réveiller qu'à Stavanger, en Norvège.

Ah bien oui! Au milieu de quel bacchanal me suis-je réveillé en sursaut vers minuit? Les boiseries, les parois, les poutres du pont et celles du plancher, tout gémissait, geignait, grinçait, craquait. Tous les objets qui pendaient accrochés aux cloisons m'ont paru, dans l'obscurité, exécuter autour de moi la plus fantastique des sarabandes. Mon fusil s'entortillait frileusement dans mon caoutchouc, et ma jumelle voulait absolument pénétrer dans mon appareil photographique, qu'elle sollicitait par des coups répétés. J'entendais surtout une diablesse de poulie qui se

cognait partout sur le pont au-dessus de ma tête avec un vacarme infernal. — Je ne sais comment je me suis rendormi au milieu d'un pareil sabbat; il faut croire que les navigateurs ont sur ce point des grâces d'état. Quoi qu'il en soit, il faisait grand jour quand je suis monté sur le pont : on me dit que nous avons eu un grain cette nuit et je vois bien que le temps n'est pas encore remis. En effet, le ciel est gris, bas; la mer grosse, peu plaisante. Nous tanguons; souvent notre beaupré pointe entre les vagues comme une grosse lance de joute, et quand elle touche, son extrémité fait jaillir de l'écume. La goélette n'a plus ses hautes et grandes voiles pleines d'air et de lumière; une vilaine courte voile, que le vent secoue furieusement, a remplacé la majestueuse grand'voile, c'est la voile de cape. Les mâts de flèche ont été « calés », c'est-à-dire abaissés, et la goélette en a l'air tout alourdie, comme un pauvre oiseau dont on a coupé les ailes.

Nous sommes heureusement près du but. A midi, tout s'arrange, le ciel se dégage; le vent redevient favorable et le yacht reprend sa légère allure des beaux jours. Alors c'est à qui montera dans la mâture, sur les enfléchures, pour annoncer le premier la terre. Ici la recherche est relativement facile : la côte est haute et droite. On la découvre bientôt, et nous avons fait si bonne route que nous sommes juste en face de l'entrée du fjord qui mène à Stavanger. Le capitaine fait hisser tout en haut du grand mât le pavillon-pilote, et peu de temps après nous voyons approcher un petit côtre ramassé, trapu, fait pour affronter tous les temps : c'est le bateau-pilote. Le voici tout près; il s'agit d'accoster sans se cogner. En avant les ballons! Figurez-vous de grosses masses de liège solidement ficelées, qu'on tient à deux mains pendues au bout d'une corde, et qu'on se dépêche d'interposer partout où le contact un peu rude du bateau-pilote pourrait offenser la membrure plus délicate du yacht. L'opération est vite faite; le pilote embarqué s'installe à la barre, et comme la mer est calme et le vent favorable, nous pouvons cette fois nous considérer à bon droit comme arrivés. Il est huit heures du soir. Nous dînons. Quand nous remontons sur le pont, nous sommes entrés dans le fjord. Sous ces latitudes il fait encore jour à cette heure et nous ne perdons rien du spectacle. La côte s'étend à droite et à gauche, avec un semis d'écueils gris, un dédale d'étroits chenaux et d'anfractuosités où les eaux se divisent à l'infini. Sur la côte même, au loin, on aperçoit de-ci de-là quelques habitations de bois, au toit rouge, avec alentour un mince lambeau de terre arable et des arbres, quelquefois. Tout cela calme, triste, isolé et presque perdu au milieu de cette nature âpre et sauvage. — Il est quatre heures du matin quand nous mouillons à Stavanger : nous n'avons donc guère mis que quatre-vingts heures à franchir les 640 milles de la route; bien des vapeurs, avec moins d'agrément n'ont pas plus de vitesse.

Stavanger est une ville de pêcheurs, toute en bois; les maisons sont basses, souvent badigeonnées d'une teinte claire, rose, bleue, vert d'eau, voire blanche, ce qui forme de loin, avec les toits de tuiles rouges, un curieux amalgame de couleurs, au-dessus duquel un fond de montagnes grises et dénudées ajoute une note plus sombre. — Les rues sont étroites et tortueuses; quelques-unes bordent immédiatement le fjord; les maisons ont alors deux faces, l'une sur la mer, donnant accès sur les bateaux de pêche, l'autre sur la rue pour les besoins de la vie de terre.

Nous ne nous sommes pas attardés dans la ville et nous avons été dans la chaloupe à vapeur du yacht reconnaître le Lysefjord, une percée de 40 kilomètres dans le roc abrupt, creusée jusqu'à 400 mètres de profondeur, et large, selon les endroits, de 500 à 1000 mètres.

VUE DE LYSEBUNDEN AU FOND DU LYSEFJORD.

Nous nous sentions un peu écrasés entre ces murailles de 800 ou 900 mètres de hauteur, qui plongent à pic dans les eaux marines et dont la paroi basaltique se présente parfois plus lisse, plus inexorablement rigide que les remparts d'acier du château enchanté d'Astolphe. A cette sévère beauté l'éclairage ajoutait quelque chose de plus grave encore. Je me souviens qu'à un tournant du fjord un horizon plus étendu nous apparut : c'était presque l'extrémité de la crevasse, les murailles qui la flanquaient s'abaissaient et laissaient entrevoir dans le lointain des montagnes sans arbres que le ciel chargé de pluie estompait en grisaille. Sur ces montagnes, d'autres montagnes plus rapprochées dessinaient des silhouettes d'un vert sombre, et leurs pentes descendaient rapidement s'enfoncer dans les eaux tranquilles du fjord, tandis que les quelques petites maisons d'un hameau norvégien se groupaient tout en bas, comme pour mieux marquer la hauteur des masses rocheuses qui les dominaient. Ces montagnes, le ciel et ces eaux, ces couleurs grises et sombres, cette quasi-solitude, tout cela composait un site d'une incomparable gravité.

Un soir, vers six heures nous avons quitté le port de Stavanger avec l'aide d'un remorqueur, à destination de Bergen. Un jour plus tard, nous entrions dans le Körs fjord, qui conduit à Bergen. Là, le vent est tombé, et nous avons été surpris par le calme. Plus un souffle d'air dans nos voiles; la mer nacrée, unie comme un miroir d'argent, nous renvoie fidèlement notre image quand nous nous penchons sur le bordage. Le navire, immobile, ne gouverne plus; les pavillons retombent le long des mâts droits comme des I. De temps en temps, à peine une imperceptible bouffée d'air se trahit par des rides légères, presque insensibles, qui se propagent de très loin jusqu'à nous, et

font trembloter sous nos yeux, dans la verte transparence de l'eau, les taches diaphanes et blanches des méduses.

Au moment du coucher du soleil, je renonce absolument à dire de combien de couleurs, de quelle richesse et de quelle variété de tons cette brillante surface s'est irisée, et quel flamboiement c'était alors derrière les montagnes, du côté du soleil couchant. Ma pauvre palette n'y suffirait pas.

Sachez donc que la nuit, éteignant toutes ces splendeurs, est tombée comme un rideau sur ces merveilles, et que le lendemain, vers midi, la brise nous a repris pour nous mener bientôt à Bergen.

Encore une cité de pêcheurs, encore une multitude de toits rouges qui se groupent en amphithéâtre devant deux grandes montagnes d'un vert sombre qui servent de fond au tableau. Là, du moins, nous trouvons des maisons de pierre, des hôtels même, construits par des négociants cossus. Les églises se ressemblent toutes un peu, la nef précédée d'une grande tour carrée que surmonte un toit minaret recouvert d'un métal verdi par l'humidité. La plus ancienne de ces églises, Sainte-Marie, a deux tours surmontées de petits toits simplets et bon-enfants qui leur donnent un faux air de pigeonnier. Qu'on ne s'y fie pas! ces tours, toujours percées de petites ouvertures en ogive, servaient à tenir en respect toute la colonie de la Ligue Hanséatique dont les maisons bordaient le port, et c'est par une canonnade partie de ces tours de Sainte-Marie que fut affaibli son pouvoir. Nombre de rues sont d'affreux cloaques ; il pleut à Bergen trois jours sur quatre, c'est la règle, et nous n'y avons pas échappé.

C'est là que nous avons momentanément fait nos adieux au yacht. Nous allons par le Hardanger fjord et le Telemarken gagner Christiania en nous servant des voies terrestres, puis Göteborg, où nous reprendrons notre bateau pour continuer notre croisière par le Danemark.

Arbres à Gutta ou Balata-Gutta de la Guyane Française

On sait la place que la gutta-percha a prise dans l'industrie européenne depuis cinquante ans. L'Angleterre et les États-Unis consomment pour près de 25 millions de kilos de cette matière première que rien ne paraît pouvoir remplacer ; la France, pour 2 millions et demi. On commence à s'inquiéter justement de cette effrayante consommation, que les arbres producteurs des îles de la Sonde, exploités à outrance, les *Isonandra gutta*, ne pourront peut-être pas longtemps soutenir.

Dans ces conditions, il faut savoir gré à M. Lecomte, docteur ès sciences, d'avoir rappelé l'attention sur une espèce toute voisine, dans la famille des Sapotacées, de l'arbre à gutta, le *balata*. D'autant plus qu'en rendant service à nos industriels, effrayés du prix croissant de la gutta, il ouvre à nos colons de la Guyane une perspective d'exploitation et de richesses nouvelles.

Le balata-gutta, ou balata rouge (*Mimusops*), est un des plus beaux arbres des forêts de la Guyane. Son bois est déjà fort utilisé dans l'ébénisterie à cause de sa couleur, dans la charpente pour sa résistance aux insectes. Mais sa valeur particulière, dans l'avenir, surtout quand on l'exploitera méthodiquement, c'est le latex, liquide d'aspect laiteux, d'une belle couleur teintée de jaune, qui s'écoule de son écorce, et même se trouverait, assure-t-on, dans ses feuilles. Abandonné à lui-même, ce liquide, au contact de l'air, se recouvre d'une pellicule rougeâtre, qui peut atteindre un centimètre, assez dure, se coupant bien, analogue à du cuir. La première pellicule enlevée, d'autres se reforment jusqu'à complet épuisement du latex. Ces pellicules ont une partie des qualités de la gutta, s'électrisent aisément, se volcanisent avec du soufre pour devenir élastiques et souples, et peuvent servir d'isolateurs.

Dès 1859, l'amiral Baudin signalait au gouvernement français le nombre de balatas qui peuplaient les forêts de Guyane et le profit qu'en pourraient tirer nos colons. « Il faut veiller, disait un agent de la colonisation, M. Hayes, à ce qu'on ne détruise pas pour son bois un arbre qui pourrait être exploité pendant des siècles pour sa sève. » Malgré ces indications précieuses, et l'abondance incontestée du produit, on a longtemps, à la Guyane Française, négligé cette source de richesses, tandis qu'à Surinam, dans la Guyane Anglaise, l'exportation se chiffre déjà par 20 000 livres sterling : les Vénézuéliens même nous avaient devancés.

Cependant aux dernières nouvelles nos colons paraissaient se préparer à rattraper le temps perdu. Le conseil général à Cayenne promulguait, à la fin de décembre 1894, un règlement pour la conservation et l'exploitation méthodiques des arbres à gutta. Et des demandes de concessions affluaient, à ce que l'on assure, au gouvernement de la colonie.

Les concessionnaires auront sans doute des difficultés à vaincre, les fièvres développées par les marécages. Mais si l'on songe qu'on peut employer des indigènes plus résistants que l'Européen et les payer largement sur un produit qui se paye déjà 8 francs le kilo (un kilo représentant la récolte d'un seul arbre), l'exploitation se présente avec de réelles chances de succès.

Adrien Launay. — *Les Missionnaires français en Corée.* 1 vol. in-18, 250 pages, avec gravures. Paris, 1895. Téqui, 1 fr. 50.

Après les événements de la guerre sino-japonaise, et la tragédie qui vient de se jouer à Séoul, cet ouvrage sera le bienvenu L'œuvre des missions en Corée date de plus d'un siècle, puisqu'elle commença en 1784. C'est une œuvre glorieuse, car, malgré le martyre de presque tous ceux qui s'y sont voués, le nombre des chrétiens en Corée dépasse aujourd'hui 20 000. Désormais sans doute ce pays d'accès si périlleux s'ouvrira davantage. On saura gré à M. Launay de nous avoir donné quelques détails de plus sur les mœurs qui y prévalaient lors de la suprématie chinoise.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Comment on voyage à Pied[1]

II. — Les Étapes. — Le Vêtement.

ÉTAPES

On les établira en consultant les Guides relatifs à la région et en se rappelant que le nombre d'heures — car en montagne la distance kilométrique est l'exception — attribué à une course correspond à l'allure de 5 kilomètres à l'heure en pays accidenté et 6 kilomètres en plaine.

Les repos n'étant jamais compris dans cette estimation, il importe d'en tenir compte et même de les exagérer, surtout au début d'une excursion.

Ainsi, pour une marche effective de 8 heures, par exemple, il faudra prévoir une journée de 12 à 13 heures.

En cas d'ascension, faut-il rappeler ce conseil si souvent donné, de modérer l'allure, non seulement au début, mais pendant toute la montée, si l'on veut éviter l'essoufflement, le surmenage physique, et arriver à peu près dans le temps prévu ?

N'est-ce pas Taine qui, dans son *Voyage aux Pyrénées*, rapporte cette réponse d'un montagnard au touriste qui l'interrogeait sur le temps nécessaire pour achever une ascension : « Si vous vous hâtez, vous mettrez cinq heures ; mais si vous allez lentement, trois heures vous suffiront » ?

VÊTEMENT. ÉQUIPEMENT

Le vêtement sera uniquement composé de laine : chemise de flanelle légère à col très aisé, veston avec poches nombreuses, pantalon large ou mieux culotte courte de vélocipédiste avec bas de laine à côtes : on évite ainsi la détérioration rapide de la partie inférieure du pantalon et les fréquents nettoyages imposés par la boue et la poussière. D'ailleurs cette culotte, qu'on voudra toujours ample, laisse plus d'aisance aux mouvements.

Si l'on s'en tient au pantalon ordinaire, on fera bien de protéger la partie inférieure par des guêtres de toile, de drap ou de cuir très souple : elles seront utiles en cas de pluie, de marche dans les bruyères, les rhododendrons, sur les glaciers ou dans la neige.

Même dans les pays chauds où la marche n'interviendra qu'à titre d'exception, les bas ou chaussettes seront en laine; le coton et surtout le fil et la soie préservent mal contre les frottements et par suite contre les ampoules, excoriations et autres accidents qui peuvent compromettre le succès d'une excursion.

A ce titre, la chaussure a une importance de tout premier ordre; non qu'il soit indispensable d'adopter un soulier perfectionné, ayant la sanction et le patronage d'un Club Alpin.

EN MARCHE, AVEC LA CORDE.

Il suffira de faire établir une solide paire de brodequins, lacés sur le coude-pied (prohiber les crochets si l'on ne porte pas la culotte courte) avec talons larges et double semelle en saillie latérale, pour donner plus de stabilité, atténuer les chocs et protéger l'empeigne.

UN ACCIDENT EN MARCHE.

On les garnira de pointes, qui suffiront pour la marche sur le rocher et sur les pentes gazonnées; mais si l'on devait aborder le glacier, on ferait ajouter sur place quelques clous striés.

Après des courses en temps de pluie ou dans la neige, ces chaussures seront graissées et non cirées : elles retrouveront ainsi toute leur souplesse. On les examinera de temps à autre et l'on fera remplacer les clous disparus. Se préoccuper aussi de la surface interne, qui doit être parfaitement unie : la moindre aspérité détermine un frottement à peine sensible au début, mais au bout de quelques heures une écorchure apparaît qui rend pénible la marche du lendemain et peut faire échouer le voyage.

Quant aux moyens de protection contre la pluie, ils sont aussi nombreux que peu pratiques. Il semble que le pardessus caoutchouc avec capuchon recouvrant le chapeau de feutre mou soit l'idéal, puisqu'il dispense de parapluie et remplace le pardessus proprement dit; mais son poids est souvent assez considérable et sa légèreté relative n'est acquise qu'aux dépens de l'imperméabilité, et puis il fait obstacle à la sudoration et à la transpiration insensible; il a encore l'inconvénient d'amener sur la partie inférieure des jambes et dans les chaussures la plus grande partie de l'eau qu'il reçoit.

Il est des touristes qui donnent la préférence au pardessus, au châle ou au plaid en étoffe de laine analogue à celle des waterproofs.

D'autres se mettent bravement en campagne avec un vulgaire parapluie et un pardessus assez léger. Ceux-là savent bien qu'en tel équipage ils ne pourront affronter ni les hauts sommets, ni les glaciers, ni même les cols un peu élevés : ils ont des ambitions plus modestes et peu de préjugés.

L'équipement sera complété soit par une canne ferrée, soit par un *alpenstock* si l'on doit courir la montagne et les glaciers. Dans ce cas, proscrire impitoyablement l'article de bazar, le bâton découpé à la scie dans un madrier de sapin, car sa résistance est très faible. Il est vrai que son but inavoué est de servir à de vaines et puériles inscriptions, que je m'abstiens de qualifier plus sévèrement.

Choisir un *bergstock* soit en sapin non débité, en noisetier, et mieux en frêne ou en châtaignier, avec une pointe de fer solidement établie, qui ne se dérobera pas à l'intérieur dès la première course.

Quant au piolet et aux cordes, nous les laisserons aux grimpeurs proprement dits; à ceux-là nous n'avons rien à conseiller, encore moins à apprendre; quand ils auront à s'en servir, ils n'en seront pas, certes, à leurs premières marches : la course sur les glaciers leur est presque familière; ces entailles dans la glace pour l'escalier qui doit livrer passage au moment délicat n'ont plus de secret pour eux. Ce n'est pas l'allure ordinaire de l'excursionniste.

(*A suivre.*) E. Fontaine.

1. Voyez p. 468.

L'Exploration de Henri Douliot

Sur la Côte Ouest de Madagascar

La fièvre n'aura pas défendu les Hovas autant qu'ils l'espéraient. Elle a fait pourtant dans les rangs de nos soldats bien des victimes. Au souvenir qu'on leur doit, il convient d'associer la mémoire des pionniers de la conquête, savants et explorateurs, frappés déjà comme eux par ce climat.

Henri Douliot est un de ceux-là. Il mourut en 1892, victime de son dévouement à la science. Quoi qu'il ait mérité davantage, par ses travaux et par sa fin, son nom est resté étranger au grand public, et le fruit de ses recherches elles-mêmes, à certains spécialistes. Il n'y a pas trace, sur plusieurs cartes récentes, des rectifications apportées par Douliot aux environs de Maintirano. La nouvelle de sa mort a passé aussi trop inaperçue. A l'instant où l'attention de la France est fixée sur Madagascar, il est à la fois juste et à propos de réparer cet oubli, et de résumer brièvement ici les études du voyageur distingué que fut Henri Douliot.

DOULIOT.

Henri Douliot, né en 1860, dans les Vosges, fit ses études au collège d'Épinal, sous la direction de son père qui y était professeur. En 1879 il entra à l'École normale dans la section des sciences, et c'est là que se révéla sa vocation de botaniste. A sa sortie de l'École, il resta à Paris, continua ses études au Muséum, fit son doctorat ès sciences naturelles et fut attaché en qualité de préparateur au laboratoire du professeur Van Tieghem. On voit donc qu'en 1891, lorsqu'il fut chargé d'une mission à Madagascar, il se trouvait bien armé par ses fortes études scientifiques pour faire œuvre d'exploration utile. Il ne visa pas tant à couvrir de longs itinéraires qu'à explorer méthodiquement et minutieusement un champ nettement circonscrit. Ses recherches, surtout botaniques, l'obligeaient d'ailleurs à s'attarder longtemps dans des régions restreintes, pour relever toutes les espèces végétales et en fixer les caractères. Ce genre de travail, le plus fécond à coup sûr, lui a permis de porter dès l'abord sur les pays sakalaves qu'il a visités, des jugements précis; en sorte que la géographie du Ménabé et du Mailaka, d'inconnue qu'elle était la veille, fut fixée aussitôt avec ses traits définitifs.

TSIALOFA,
SON COMPAGNON DE VOYAGE INDIGÈNE.
Photographie de H. Douliot.

Dans sa courte carrière de voyageur, qui embrasse un peu plus d'une année (de juin 1891 à juillet 1892), Douliot a suivi d'abord un itinéraire maritime, de Nossi-Bé à Nossi-Miandroka, petit port situé aux bouches du Morondava; il a visité ensuite, en deux excursions d'une semaine chacune, le delta du Morondava; puis, dans un itinéraire plus important, il reconnut la région des Sakalaves Masikoro, entre le Morondava et le Mangoky, que M. Grandidier proclame le second fleuve de Madagascar. Il toucha même au pays des Bara, et aborda le plateau gréseux que traversent les grands fleuves de ces parages avant d'atteindre la mer. Il fit là œuvre entièrement nouvelle.

Au début de 1892, il se rendit par mer au port de Maintirano, à l'embouchure de l'Andemba, aux abords du Doko ou Desmoka, et voulut, mais en vain, atteindre le poste hova Ankavandra. Il succomba avant de pouvoir donner suite à ce projet.

Il a laissé sur ces excursions courtes mais fructueuses un journal, que la Société de Géographie a publié dans son *Bulletin* en 1893 et 1894, et qui forme une plaquette de 174 pages, éditée par la librairie Africaine et Coloniale (J. André).

Sa première excursion aux environs de Morondava avait surtout pour but de familiariser Douliot avec le métier de voyageur. M. Samat, le principal

colon français de la côte ouest de Madagascar, lui facilita les préparatifs. C'est lui qui choisit parmi les Vezo (Sakalaves de la côte) deux hommes éprouvés pour accompagner le voyageur : un guide, Ssialofa, dont le nom, d'ailleurs bien mérité, signifiait « qu'on n'a point à réprimander », et un porteur, Masilea, jeune indigène de vingt ans seulement, mais insensible aux intempéries et aux fatigues.

Ainsi pourvu, Douliot partit de Nossi-Miandroka; et dès l'abord il prit contact avec la forêt tropicale, composée surtout de palétuviers ou de palmiers *satra*, suivant que le sol sablonneux est plus ou moins mélangé d'argile. Cette forêt, il la décrit avec un talent et une compétence qui montrent quels services la géographie pouvait attendre dans l'avenir de ce jeune explorateur encore inexpérimenté. « Cette forêt est clairsemée : l'herbe dispute aux arbres la majeure partie du sol, et constitue un bon pâturage. A mesure qu'on avance dans l'intérieur et qu'on quitte le sol sablonneux du delta du Morondava, les hautes futaies sont plus denses, les palmiers (*kalalo*) et les lianes (*likorango*) forment des fourrés pleins d'ombre et de fraîcheur. Dans cette forêt tropicale, aux plantes si variées, j'éprouve des sensations nouvelles qui tranchent avec mes souvenirs encore récents des forêts de sapins majestueux, mais uniformes, de mon pays natal; la beauté du paysage, la variété des lignes et des couleurs sont dues à ce qu'ici les objets sont proches; dans ces forêts, le premier plan absorbe tout l'intérêt et captive par mille détails, alors que dans les montagnes le dernier plan charme par la grandeur de ses lignes. Ce sont d'autres sensations, d'autres plaisirs, qui toutefois ne font pas oublier ceux de mon enfance. C'est ainsi qu'Amkorompony (à la naissance du delta du Morondava) me ramène dans les Vosges. »

Dans tout ce pays entre le Mangoky et le Morondava, ainsi que dans les régions basses du Manarivo, la forêt prend peu à peu possession des terres que la mer abandonne, car la côte est soumise à un soulèvement lent. Le sol argileux et salé du littoral est longtemps rebelle à toute végétation : de là, au milieu des clairières et des bois, de longues bandes de déserts, qui caractérisent spécialement ces régions. Mais, grâce au sable, plus favorable à l'extension de la forêt, celle-ci gagne peu à peu. Les palétuviers, ou *afiafy*, les baobabs divers, les palmiers s'emparent du sol, d'abord par groupes isolés et clairsemés, puis par masses de plus en plus épaisses. Au milieu de ces bois naissants, les eaux stagnent, les étangs, la boue ne sont pas rares, certains villages même en tirent leur nom (*Befotaka*, « beaucoup de boue »); l'eau ne manque jamais aux cultures, durant la saison sèche; mais, comme conséquence, les miasmes paludéens n'en sont que plus dangereux, et Douliot devait en faire la triste expérience.

Citons encore, puisque nous avons affaire à un botaniste, ces lignes si précises sur le caractère des forêts de l'ouest de Madagascar :

Ces forêts n'ont rien d'analogue aux forêts vierges du Brésil, dont les arbres plusieurs fois séculaires et gigantesques dressent leurs troncs comme de hautes colonnes, au-dessus desquelles leurs rameaux et leurs feuilles forment un dôme de verdure impénétrable aux rayons du soleil. Dans ces forêts de l'Amérique, le sol est couvert de feuilles mortes et rien ne pousse; tous les arbres qui n'ont pas pu grandir assez vite pour respirer l'air et la lumière sont morts dans la lutte implacable. A Madagascar, au contraire, la forêt est jeune encore; les arbres gigantesques sont rares, les arbres à bois dur et à croissance lente abondent, seuls les boababs se dressent majestueux au-dessus de la futaie, mais ils l'abritent et ne l'étouffent pas.

On voit avec quel bonheur d'expression Douliot jetait sur le papier les notes hâtives de son journal.

Après avoir visité les villages sakalaves d'Ambosimavo, et d'Horompony, le voyageur revint à Nossi-Miandroka. Le 26 juin il avait déjà recueilli dans ce court espace de temps des observations sur la famille sakalave, absolument rudimentaire, où le mariage est libre, où chaque indigène peut changer de nom comme il lui plaît, où l'état civil n'existe pas. Il avait assisté à l'étrange cérémonie du *bilo*, sorte de fête composée de danse et de chant qui a pour but d'obtenir la guérison des malades. Douliot se donna le plaisir, un jour qu'il avait mal aux dents, de se faire célébrer un bilo par les Sakalaves de Taoria, sur la rivière Andranomena, pendant sa seconde excursion. Toutes ces fêtes sont fortement arrosées de spiritueux, surtout de rhum et de genièvre, car l'ivrognerie ne semble pas le moindre défaut des Sakalaves. Néanmoins, ils sont d'humeur accueillante et douce et on les voit toujours prêts à offrir au voyageur soit un bœuf, soit une chèvre, soit des poules.

Dans sa seconde excursion, sur les bords du fleuve Andranomena, bordé de rizières, Douliot recueillit à Ampasimay des détails édifiants sur le gouverneur hova du Ménabé, siégeant à Mahabo. Tout ce pays, indépendant de fait, et soumis à la reine Rasaotsa, était en effet sous la dépendance nominale des Hovas, qui y entretenaient quelques postes. Mais ils étaient l'objet de la haine des Sakalaves, et il y avait de quoi. L'illustre Razafindrazaka, ancien élève des Missions protestantes de Tananarive, gouverneur de Mahabo, avait engagé quelques Antaïmoro pour ses plantations. Ces Antaïmoro sont les travailleurs les plus sobres de l'île, les plus laborieux; ils viennent du sud-ouest, et proposent leurs bras à qui veut les louer, puis, à la façon de nos Auvergnats, ils retournent chez eux quand ils ont amassé un petit pécule. Le prix convenu était 10 kilogrammes de poudre pour trois mois de travail. Le travail terminé, non seulement ces pauvres gens ne purent se faire payer, mais Razafindrazaka menaça de mort ceux qui oseraient réclamer. « C'est ainsi, dit Douliot, que les Hovas ruinent la côte occidentale de Madagascar. »

Ce pays, en proie aux exactions des gouverneurs hovas, à la guerre civile entre tribus sakalaves, est cependant naturellement riche. Douliot s'en convainquit dans son exploration des bassins du Manarivo, du Lampaolo et du Morondava. Elle comporte deux itinéraires, accomplis pendant la saison sèche. D'abord, du 1er août au 7 septembre 1891, le voyageur suivit la côte par Maometinay et Antete jusqu'au Lampaolo; il gravit ensuite les pentes du plateau gréseux, qui succède à la région côtière basse et boisée, passa à Bavatry, village bara où tout diffère du pays sakalave, les cultures, le costume et la coiffure, jusqu'à l'architec-

ture, et descendit par Manja, siège d'un poste hova, jusqu'à Vondrové, su le Mangoky. Tout ce plateau de grès rouge, d'une altitude très constante, variant de 745 à 760 mètres, n'est qu'une vaste prairie où les arbres sont espacés les uns des autres, et où paissent d'innombrables bœufs. On ne se fait pas une idée du rôle que joue l'élevage dans la vie des Sakalaves.

Les bœufs des Sakalaves sont plus beaux et plus grands que ceux d'Aden ou du Cambodge. Ils ne coûtent rien à nourrir, pas même dans la forêt, sans cesse entrecoupée de clairières et de pâturages; aussi le prix en est-il dérisoire. La peau de l'animal à elle seule vaut plus que tout le reste : sa chair entière ne vaut pas cinq francs. Aussi demeure-t-on surpris, en lisant cette relation, de la facilité avec laquelle les chefs du moindre village donnent un bœuf. A toute occasion, on tue un bœuf; « le plus grand bonheur des Sakalaves est de manger du bœuf grillé en buvant du rhum ». Ces bœufs vivent pêle-mêle dans des parcs, mais chaque propriétaire sait parfaitement reconnaître les siens, car les animaux portent à l'oreille une marque spéciale. « D'ailleurs, à l'inspection des seules empreintes laissées par le passage d'un troupeau, un bon Sakalave peut dire le nombre de bêtes qui le composent, il connaît parfaitement les traces de chacun de ses bœufs, et les suit à la trace quand on les lui a volés. C'est avec les bœufs qu'ils font le commerce, et qu'ils achètent de quoi s'équiper en guerre. Il n'est pas jusqu'aux termes de politesse qui n'aient pour origine ce rôle important du bœuf dans la vie de ces pasteurs.

CASE DES MESSAGERIES A MAINTIRANO ET VILLAGE DE MOUGY.

Photographies de H. Douliot.

« Quand on veut être poli dans la noblesse sakalave, dit Douliot, et traiter son interlocuteur de gentilhomme, on l'appelle taureau (*aombilahy*), et quand on veut dire de quelqu'un qu'il est un fils de famille et non un esclave, on dit : « C'est un jeune bœuf (*anakomby*). Le bœuf joue ici le rôle que jouait le cheval à l'époque de la chevalerie; dans les familles nobles sakalaves, on se traite de veau et de taureau, comme au moyen âge on se traitait d'écuyer, de chevalier, de maréchal, et je me trouve très flatté quand on dit de moi : « C'est un vrai taureau (*aombilahy tokoa*). »

Race de pasteurs nomades, les Sakalaves ne s'attachent pas à leur hutte. Il suffit que dans un village quelques personnes meurent prématurément pour que tout le monde émigre, et s'en aille construire ailleurs un nouveau parc et bâtir de nouvelles cases. Leur humeur vagabonde explique qu'ils ne connaissent point la droite et la gauche, mais qu'ils désignent la place des objets par les points cardinaux.

Ces observations semblent vraies pour tout le pays sakalave, puisque le voyageur qui les avait faites pour le plateau du Manja eut occasion de les renouveler dans l'arrière-pays de Maintirano. Cette richesse en bétail est à noter. On n'ignore pas en effet que sur la côte d'Afrique située en face, la tsétsé interdit l'élève des bêtes à cornes. Il y a peut-être là un débouché futur pour Madagascar.

Après être revenu à Nossi-Miandroka en septembre 1891 pour y prendre son courrier, Douliot partit pour explorer le Manarivo jusqu'à ses sources, découvertes en 1870 par M. Grandidier. Vers Besely, dans l'est du Ménabé, l'élevage est particulièrement florissant. Sur les bords du Manarivo, Douliot compta un matin plus de mille bœufs sur son passage; il y en a dix fois plus que d'habitants, écrit-il. Mais à mesure qu'il s'élève de la première sur la seconde, puis sur la troisième terrasse du plateau, aux abords des sources du Manarivo et du Morondava, et entre ces deux fleuves, le pays, de fertile qu'il était, devient de plus en plus désert et nu. Du mont Ankohofoty, point extrême de cette excursion, un vaste plateau stérile s'étend au nord et à l'est. C'est par ce plateau mamelonné, où les seuls arbres sont des lataniers, que l'explorateur rejoint le Morondava, en découvrant une quantité de rivières qu'il traverse. Brusquement, après l'un de ces affluents, apparaît de nouveau la première zone, la vaste plaine, avec la forêt à perte de vue, et, çà et là, un étang au milieu d'une clairière.

De retour à Nossi-Miandroka, le 31 octobre, Douliot résolut d'aller hiverner plus au nord, à Maintirano. Il suivit donc par mer la côte sablonneuse de cette partie de l'île, où les dunes alternent avec les forêts de palétuviers, « dont les arbres, égaux en hauteur, serrés comme des mousses gigantesques, semblent sortir directement de la mer ». Cette partie du littoral est dépourvue de ports naturels : à Maintirano même, la ville de commerce la plus importante de ces parages entre le cap Saint-André et le cap Saint-Vincent, il n'y a pas de port, et les navires de fort tonnage, comme le paquebot des Messageries maritimes, doivent mouiller au large.

Avec le zèle d'un néophyte, Douliot ne prit même pas de repos pendant la saison des pluies. Il consacra les premiers mois de l'année 1892, c'est-à-dire les mois d'été, à étudier le Mailaka, province sakalave, demeurée indépendante du joug hova, et qui sépare Maintirano d'Ankavandra. « Cette saison, mauvaise pour les explorateurs, dont la route est constamment

coupée par le débordement des rivières, est la meilleure pour les botanistes, car tous les arbres sont alors en fleur. »

Mais le voyageur ne trouva pas ici les mêmes facilités que dans le Ménabé. M. Samat n'était plus là pour l'aider de son autorité et de son prestige. A Maintirano, où des Hindous et des Arabes ont le monopole du commerce avec l'Europe, et où les Sakalaves sont réduits à une infime minorité vis-à-vis des esclaves cafres ou fils d'esclaves, appelés là-bas *Makoa*, les pouvoirs publics sont aux mains d'un certain Alidy, Sakalave mahométan, qui se laisse circonvenir par des Souahili hostiles aux Européens. Cet Alidy suscita toutes sortes d'obstacles à Douliot, dont il mit à rude épreuve la bonne volonté. Dire le nombre de bouteilles de vin et de rhum que dut lui fournir le pauvre savant serait une longue entreprise. Chacune des douze femmes d'Alidy consomme un litre de rhum par jour. D'ailleurs toutes les fêtes officielles, tous les *kabary* dans ce pays sont de véritables orgies bachiques. Quand la reine Bibiasa, suzeraine d'Alidy, vint rendre visite à Douliot avec vingt-cinq femmes, celui-ci en fut pour vingt bouteilles de rhum et une caisse de genièvre. Personne ne se grisa : il faut convenir que ces dames ont la tête forte sur la côte ouest de Madagascar!

ALIDY, CHEF DE MAINTIRANO, ET SES FEMMES.
Photographie de H. Douliot.

Le 30 janvier 1892, après bien des péripéties et des retards causés par ses hommes, non moins que par Alidy, Douliot partit pour une courte excursion au nord de Maintisano. Cette tournée lui permit de rectifier ou mieux de remplir la carte jusqu'au Manomba. Entre ce fleuve et le Demoka, l'Andemba, le Naméla, le Kiranorano, forment un lacis compliqué de rivières et de chenaux que Douliot débrouilla chemin faisant. Il visita aussi les ruines arabes antérieures à la venue des Sakalaves, dont l'établissement est récent, enfin il eut l'occasion de voir un chef nommé Tokavy, qui s'offrit plus tard à lui ouvrir la route d'Ankavandra. En butte aux défiances des chefs sakalaves, prévenus contre lui par Alidy, il lui fallut user d'énergie et de diplomatie pour pénétrer à l'intérieur du Mailaka. Bien qu'il fût devenu le « frère de sang » de la reine Fatoma, il ne put pénétrer plus loin que le village de Masiakampy, dans un pays extrêmement accidenté, quoique de faible altitude. Il lui fallut revenir à la côte sans avoir pu aller à Ankavandra.

Le Mailaka, à en juger par ce qu'en vit Douliot, est un pays fort misérable, non par pauvreté naturelle, mais à cause des guerres incessantes entre les petits chefs qui se le disputent, et du pillage qui y constitue une sorte d'institution normale dans les rapports entre voisins. L'intérieur est un désert. « Dans un pays où 100 000 hommes vivraient à l'aise, il n'y en a pas 1000. »

Les villages, très espacés, ont cinq à dix cases rarement plus. Les abords de la côte, et cela jusqu'à deux jours de marche dans l'intérieur, sont autrement prospères. Ici, en effet, les Sakalaves pasteurs et fainéants, obligés pour vivre de razzier où ils peuvent, ont presque disparu. Ils ont fait place aux *Makoa*. Ceux-ci, esclaves nègres de Bibiasa ou d'Alidy, travaillent. Partout des plantations de riz, de bananes, de maïs, de sorgho. Ces Cafres sont prolifiques et éliminent l'élément sakalave, réduit aujourd'hui à 2 pour 100 de la population totale; ils sont riches, ont des réserves de vivres, et conquièrent peu à peu la liberté par la mort de leurs maîtres; leur langue même supplante celle des Sakalaves.

On voit combien sont intéressants ces derniers renseignements apportés par Douliot. Car ce devaient être les derniers, hélas! Revenu à Maintirano, le 12 mai, et ne sachant s'il devait accepter les offres de Tokavy, il avait entrepris une excursion à l'est de Maintirano. A son retour, vers la fin de juin, lui qui n'avait subi que rares et faibles atteintes de la fièvre, il dut soudain s'aliter, en proie à un accès pernicieux. Transporté par l'aviso *Sagittaire* jusqu'à Nossi-Bé, il y mourut à l'hôpital, le 2 juillet, loin de ses amis et de sa famille; rien n'eût pu faire prévoir une si foudroyante catastrophe!

C'est bien pour la science qu'il est mort, car s'il commit cette imprudence de ne se point reposer pendant la saison des pluies, d'herboriser dans les terres noyées, non loin des palétuviers insalubres, ce fut par amour de l'histoire naturelle, et surtout en vue de ses études spéciales de botanique. Et la science fit là une grande perte. Outre, en effet, qu'il savait observer et décrire ce qu'il avait vu, il était homme de ressource et de caractère. D'humeur gaie et d'abord sympathique, il s'attachait ses hommes, il respectait avec soin leurs croyances et leurs usages, et, quand il le pouvait, leur rendait des services. Il avait donc toutes les qualités intellectuelles et morales d'un explorateur accompli. Il était légitime de raviver son souvenir.

Railways, Hôtels et Journaux dans l'Afrique du Sud

Le temps est passé où, suivant les premiers pionniers, les chercheurs d'or et de diamants de l'Afrique du Sud, un industriel aventureux venait établir dans leur camp une baraque quelconque, pour y débiter des boissons, y servir des repas plus ou moins mal cuisinés et loger dans un gîte mal clos les nouveaux arrivants.

Aujourd'hui, dans cette vaste région qui s'étend du Cap à Johannesburg, un voyage n'est plus une marche périlleuse à travers l'inconnu. On peut y circuler aisément et trouver là où l'on s'arrête tout le confort de la vieille Europe.

Toute une civilisation nouvelle a grandi sur ce sol, parcouru seulement il y a dix ou quinze ans par le *bullock wagon* des Boers, le lourd chariot à bœufs des lentes pérégrinations à travers le désert.

I. HOTEL DE LA REINE (SALON) A CAPE TOWN.
II. HOTEL A JOHANNESBURG (FAÇADE).
D'après un croquis de l'« Hôtel ».

Tout un réseau de voies ferrées s'étend déjà sur le pays. Du Cap une ligne de 1875 kilomètres vous conduit à Johannesburg, la cité de l'or, tandis qu'un embranchement, sur la gauche, file vers Kimberley, la cité des diamants, et se prolonge au delà vers Vryburg et Mafeking. La voie de Johannesburg atteint Pretoria, qui vient d'être relié à la baie de Delagoa par un nouveau chemin de fer, inauguré il y a quelques mois. De la côte, de Port-Elisabeth, d'Alexandria, d'East London, des tronçons vont se raccorder à la grande artère du Cap à Johannesburg. Durban, déjà relié à Charlestown par 547 kilomètres de rails, va l'être bientôt à Johannesburg, qui devient ainsi le centre d'un réseau important. A l'ouest, Port-Nolloth communique directement avec Springboch. A l'est, de Beira, une voie nouvelle s'enfonce vers le Machonaland. Ajoutez à ces chemins de fer les services de steamers qui desservent les villes de la côte, et vous constaterez que les relations deviennent singulièrement faciles dans toute cette région sud-africaine.

Dans les villes, poussées comme par enchantement soit sur le territoire britannique, soit dans le Transvaal et l'État libre d'Orange, les Anglais qui y sont venus, s'y sont installés, submergeant presque l'ancien élément hollandais, ont apporté avec eux leurs habitudes et leur manière de vivre. Johannesburg a deux grands clubs, le Rand et le Junior Rand. Il n'est pas de petit village qui n'ait le sien. Si les Hollandais ont gardé leur vieux jeu de boules, les Anglais ont amené avec eux le cricket et le football, le sport à l'aviron et le polo.

Il va sans dire que, l'élément britannique prédominant parmi les immigrants de toute espèce qui viennent en ces parages, c'est sur le modèle anglais que se sont établis les hôtels destinés à donner asile à toute cette population flottante. Gens de toute espèce d'ailleurs que ceux que l'on rencontre à ces tables d'hôte aventuriers partis à la recherche de la fortune ou déjà enrichis par quelque coup du sort, marchands et hommes d'affaires, simples touristes venus là en curieux ou pour soigner leur santé. On sait que le climat exceptionnel du Cap est extrêmement salutaire, surtout pour les maladies de poitrine, et l'exemple de Cecil Rhodes, arrivé il y a quelque trente ans condamné comme phtisique, aujourd'hui florissant, archi-millionnaire et premier ministre, est, pour le pays qu'il dirige, une éloquente réclame.

Une autre clientèle fréquente ces hôtels : des employés du service civil, des clergymen, des magistrats, qui préfèrent aux mille tracas d'une installation de célibataire le confort tarifé d'une bonne pension.

A Cape Town, si pittoresque et si animé, un autre élément encore se mêle aux précédents : les membres du Parlement, venus à la capitale pour la durée de la session, et les familles riches de Kimberley et de l'État d'Orange qui viennent passer là, dans un site ravissant, avec tous les agréments de la vie mondaine, les chaleurs de l'été.

De grands caravansérails ont été construits pour satisfaire aux exigences de ce public varié. Vous trouverez au Cap et à Johannesburg tel et tel grand hôtel de 60 et de 100 chambres, quelques-uns luxueusement meublés, et où vous pourrez donner, s'il vous plaît, une fête improvisée. La lumière électrique et les ascenseurs n'y font point défaut.

L'ordinaire, très décemment cuisiné, voire même accompagné de vins estimables, se compose des trois repas anglais, le *breakfast* à neuf heures, le *luncheon* dans l'après-midi, et le dîner le soir. Il y est joint invariablement, le matin, entre 6 heures et demie et 7 heures, une tasse de café noir qui vous est apportée dans la

chambre; ce café noir du matin est une coutume sud-africaine.

Les menus seraient dignes de figurer sur n'importe quelle table d'hôte européenne. Le poisson, le gibier, abondent. Les fruits sont aussi nombreux que variés; raisins, pêches, abricots, fraises, alternent avec les bananes, les oranges et les ananas. Le Cap est d'ailleurs une des villes du globe où la vie est au meilleur marché. Aussi peut-on prendre pension dans un hôtel de premier ordre pour 10 à 15 shillings par jour, et si votre bourse plus modeste ne vous permet pas d'aspirer au luxe de ces grandes maisons, vous trouverez des hôtels de second ordre, très convenables, où vous lancherez copieusement avec soupe, poisson, entrée, rôti, entremets, dessert, thé et café, pour la modique somme d'un shilling.

Il est bon toutefois de se méfier de l'enseigne *Hôtel*, que l'on voit à tous les coins de rue, surtout à Cape Town. Il n'est pas de débit de boisson, de bar ou de cantine qui n'arbore ambitieusement ce titre plus flatteur, mais entre ces échopes et les établissements sérieux il n'y a que le nom de commun.

Tout flambant neuf, à Kimberley, à Johannesburg, à Port-Élisabeth, à Grahamstown, l'hôtel sud-africain se retrouve aussi bien dans ces centres déjà peuplés qu'à telle petite station perdue, où l'on s'étonne de le rencontrer, avec ses balcons et ses larges vérandas, et les grandes plantes vertes qui l'entourent. Il est vrai que, par exemple à Matjesfontein, où l'on se rend en salon-lit, en traversant les jolies montagnes de Hex, si vous faites un tour aux environs, loin de l'hôtel, il sera plus prudent de vous faire accompagner de quelques chiens de chasse, en prévision d'une rencontre avec de grands singes irascibles, qui pourraient vous accueillir par une grêle de cailloux.

En revanche, dans la plupart de ces maisons, on a aménagé un emplacement pour le jeu de tennis; pour les messieurs, il y a un fumoir; pour les dames, un salon avec un piano. Et comme les Anglais trouvent le moyen de lire partout — nous n'en voulons pour preuve que la bibliothèque de Kimberley, — une salle est réservée à la lecture.

Là se trouvent, à côté de l'inévitable *Times* et des grands journaux, les feuilles imprimées dans la colonie; et ces feuilles sont fort nombreuses. Avant 1874 Cape Town possédait deux journaux hebdomadaires. En 1874 furent fondées les *Cape Town Daily News*, journal quotidien. A l'heure présente, le Cap possède plusieurs organes, dont les plus lus sont le *Cape Argus* et le *Cape Times*.

Kimberley voyait se publier, presque dès sa fondation, l'*Independant* et l'*Advertiser*. Port-Elisabeth a son *Port-Elizabeth Telegraph*. Le Natal, pour une population de 50 000 habitants, compte quatre journaux quotidiens.

En 1880, alors que la ville sortait à peine de terre, sept feuilles quotidiennes, dont quatre ont survécu, paraissaient à Johannesburg. A Pretoria, il y a un organe gouvernemental, la *Press*, auquel fait opposition une feuille de tendance anglophile, le *Transvaal Advertiser*. L'État libre d'Orange possède deux journaux rédigés à la fois en anglais et en hollandais. Enfin, croirait-on que le Machonaland et le Matabeleland possèdent quatre feuilles hebdomadaires, dont trois autographiées, et la quatrième, le *Buluwayo Times*, imprimée?

Comment s'étonner ensuite que l'Anglais n'hésite point à s'expatrier dans ces régions si salubres de l'Afrique australe? Mais, à vrai dire, à peine peut-il avoir la sensation, au climat près, d'avoir quitté le sol natal. Avec les railways, les hôtels où l'on vit à sa façon, et les journaux qui se publient en sa langue, il se trouve volontiers chez lui partout, voire même chez les Boers, qu'il envahit pacifiquement après avoir renoncé prudemment à la conquête brutale.

Les Nouvelles Mines d'Or de l'Australie Occidentale

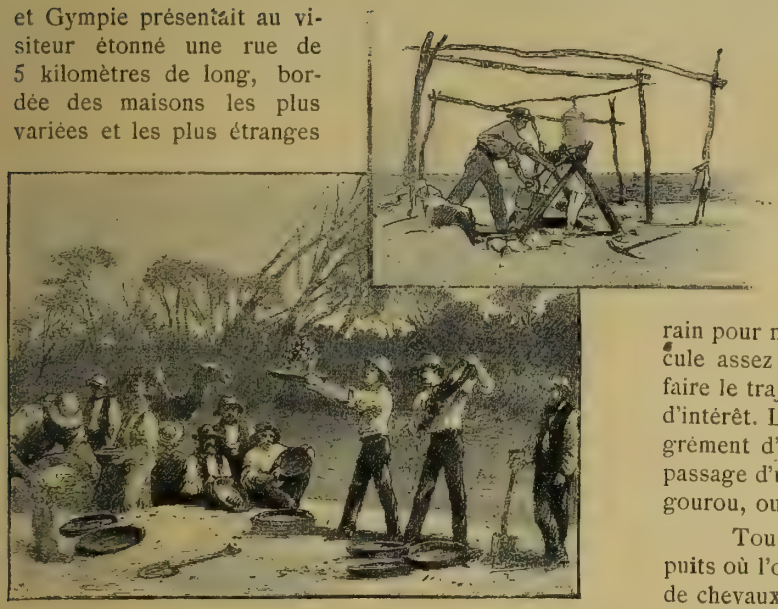
La découverte des premiers gisements d'or en Australie remonte à 1839, mais cette trouvaille fut d'abord tenue secrète. Le gouvernement avait craint un afflux subit d'aventuriers sans aveu dans un pays où il détenait alors 45 000 convicts. Ce ne fut qu'en 1844 qu'un minéralogiste anglais, M. Murchison, annonça, à la Société de Géographie de Londres, que l'examen de minéraux apportés d'Australie lui avait révélé la présence du précieux métal.

Le secret une fois divulgué, les chercheurs d'or se ruèrent sur la colonie. Le premier gisement fut trouvé à Bathurst, dans la Nouvelle-Galles du Sud. Peu après, un berger ramassait, à fleur de terre, une gangue de quartz contenant 40 kilogrammes d'or natif. Les découvertes se multiplièrent. Le nombre des émigrants se chiffra par milliers. Il y eut en 1854 des conflits sanglants.

Dans la colonie de Victoria, sur deux champs d'or s'élevèrent les villes de Ballarat et de Bendigo. A elles deux, elles ont produit des centaines de millions d'or. Aussi, après n'avoir été qu'un camp immense, les deux villes grandirent, construisant des monuments publics, s'entourant de jardins. En 1871 Ballarat avait 64000 habitants, et son musée contient des œuvres qui ne sont pas sans valeur. Mais aujourd'hui ces deux champs se sont épuisés, et les deux villes languissent, parées encore des édifices élevés au temps de leur prospérité.

Presque en même temps le Queensland révélait ses richesses. L'or y était découvert pour la première fois à Canoona, à 55 kilomètres de Rockhampton, en juin 1858. Tantôt on le trouve dans des dépôts alluviaux, tantôt dans des veines de quartz. Les gisements les plus importants se rencontrèrent à Charters-Towers, dans le nord, et à Gympie, dans le sud. Les premiers coups de pioche furent donnés à Gympie en 1867 Quelque vingt ans après, ces mines rendaient encore,

et Gympie présentait au visiteur étonné une rue de 5 kilomètres de long, bordée des maisons les plus variées et les plus étranges



PUITS D'EXTRACTION ET PROCÉDÉ DE SÉPARATION DU MINERAI D'OR.
D'après un dessin du « Daily Graphic ».

d'aspect. Un chemin de fer reliait à Maryborough cette jeune cité.

Mais c'est au mont Morgan, à 42 kilomètres au sud-ouest de Rockhampton, que se découvrit la plus riche mine de l'Australie. La montagne est un bloc de quartz aurifère, dans lequel on n'a guère eu qu'à tailler à même. En vingt ans, on en a extrait près de 6 000 000 onces d'or, représentant une valeur de plus de cinq cents millions de francs. En 1885, 4 492 Européens et 998 Chinois y travaillaient aux mines. Depuis, le nombre des Chinois a diminué, tandis qu'en trois ans celui des mineurs européens doublait.

Ces dernières années, l'attention fut détournée de l'Australie et vivement attirée vers le Transvaal. Il y a dix ans, l'emplacement actuel de Johannesburg était un plateau nu et désert. Aujourd'hui la ville compte plus de 60 000 habitants et est organisée comme la mieux agencée des cités du vieux monde et de l'Amérique : monuments, hôtels, clubs, villas élégantes, chemin de fer, rien n'y manque. Un parc a même été créé de toutes pièces, comme par miracle, en ce lieu désolé. C'est la vertu magique de l'or qui a fait tout cela. Le « Rand », riche en quartz aurifère, est aujourd'hui exploité par de nombreuses compagnies dont les actions ont donné lieu, sur le marché européen, à une spéculation effrénée, qui n'est peut-être pas sans danger.

On a raconté ici même comment M. Suberbie avait essayé, malgré le mauvais vouloir du gouvernement hova, de mettre en valeur les terrains aurifères et les mines qui lui avaient été concédés à Madagascar.

Aujourd'hui c'est en Australie encore que vient d'être faite la dernière trouvaille, mais dans l'Australie Occidentale cette fois, à Coolgardie.

Les premières traces d'or dans le bassin du Murchison datent de 1891. Depuis, les prospecteurs ont marché de découvertes en découvertes et un flot d'émigrants s'est jeté de ce côté.

C'est au port de Geraldton qu'il faut aborder pour se rendre dans ce nouveau district aurifère. Le railway mène jusqu'à Mullewa, à quelque 80 kilomètres de là. Le reste, et la plus longue partie de la route, 380 kilomètres environ, de Mullewa à Cue, doit être fait en voiture, à travers une région sans arbres et sans eau, où ne se rencontrent que quelques rares fermes, avec de si maigres pâturages, qu'il faut vingt-cinq acres de terrain pour nourrir un mouton. La voiture est un véhicule assez primitif et qui met trois jours et demi à faire le trajet. Le voyage, dans ce pays brûlé, offre peu d'intérêt. Les mouches et la poussière ajoutent au désagrément d'une route raboteuse, rarement égayée par le passage d'un dindon sauvage, d'un ému, ou d'un kangourou, ou par la vue d'un iguane se chauffant au soleil.

Tous les trente milles environ, on trouve un puits où l'on refait la provision d'eau et où l'on change de chevaux. Le soir, la voiture s'arrête, on allume les feux et chacun dort à la belle étoile, enroulé dans sa couverture.

La première station minière, du nom bizarre de Dead Finish ou de Cuddingwarra, se compose de deux auberges, quelques magasins, une boucherie, une boulangerie et des tentes dispersées alentour. Par malheur, à Dead-Finish on n'a trouvé que de l'eau salée. Il faut faire venir l'eau douce des environs, de plus de deux lieues, et on la paye un sou le litre.

Seize kilomètres plus loin, se trouve Cue, le centre du district aurifère, et, à une lieue et demie au delà, le troisième établissement, Day-Down.

Tout autour s'étendent les nombreux claims où l'on trouve l'or, mais l'exploitation n'est point encore fort aisée, toutes les machines devant être apportées par des attelages de chevaux ou de chameaux.

Les prospections se sont étendues sur de vastes terrains. L'absence d'eau les a rendues moins faciles, et au lieu de « laver » on a dû « vanner » les terres aurifères, le vent enlevant la poussière tandis que les parcelles de métal tombaient au-dessous.

N'importe, si les difficultés sont grandes, les chercheurs d'or sauront bien les surmonter, et si le sol tient ses promesses, après quelques rudes épreuves et d'amères déceptions pour quelques-uns, on verra bientôt s'élever des villes éclairées à l'électricité là où se dressent aujourd'hui les tentes des premiers pionniers.

Lieutenant Lemaire (Ch.). — *Au Congo. Comment les Noirs travaillent.* Bruxelles, 1895. Imprimerie scientifique.

PLAIDOYER généreux, bien qu'un peu exagéré peut être, en faveur des nègres de la région du Congo. Ces populations ne sont pas, dit M. Lemaire, aussi paresseuses et aussi abruties qu'on se plait trop souvent à l'affirmer. C'est le contact de l'Européen qui les gâte. Là où les noirs sont restés à l'abri de notre « civilisation », ils se montrent pleins d'aptitudes et de qualités. La thèse, appuyée sur des citations nombreuses, agrémentée de gravures et de photographies de choix, est à lire.

Comment on voyage à Pied[1]

III. — Le Costume, les Bagages.

TOURISTES FÉMININS

Il ne s'agit pas de discuter doctement les aptitudes de la femme pour les grandes courses de montagne, pour l'alpinisme proprement dit, et de conclure en traitant d'excentriques celles qui s'adonnent à ce sport particulier, ou en souhaitant, au contraire, de voir les noms féminins figurer de plus en plus nombreux dans les chroniques alpines.

Ces grandes courses resteront heureusement à l'état d'exception, et pour la plupart elles ne prouvent même pas en faveur de la thèse de la femme-alpiniste.

Telle dame qui, à grand renfort de mulets, de porteurs et de guides, a fait une ascension classée qui flatte son amour-propre, aurait-elle l'énergie morale nécessaire pour marcher plusieurs jours de suite, en sacrifiant de son confort accoutumé — sacrifice pénible — et parcourir une région présentant moins de difficultés tout en exigeant plus de continuité dans l'effort, sans espérer d'autre récompense qu'une émotion douce, calme, qui n'a rien de commun avec cette exaltation, cette ivresse particulière que donnent les hautes cimes?

La question est plus modeste et se réduit à savoir si la femme peut marcher et faire, non de périlleuses ascensions, mais des courses moyennes, même en montagne.

La plupart des médecins et des hygiénistes se sont prononcés pour l'affirmative, de même qu'ils ont conseillé le cheval et la bicyclette comme moyens curatifs contre le nervosisme, l'anémie et autres affections qui sont le partage du sexe faible.

Est-il besoin vraiment d'insister et ne voit-on pas qu'une femme, une jeune fille qui peut, tout un après-midi, faire ou recevoir de nombreuses visites, passer de longues heures dans un magasin, ou une partie de la nuit à danser dans une atmosphère étouffante et viciée, est bien capable de résister à la saine fatigue d'une journée de marche!

COSTUME FÉMININ

La femme ou la jeune fille qui veut excursionner avec son mari ou son frère, est-elle tenue d'adopter un costume spécial édité par le couturier en faveur?

Certains sports, tels que la chasse et la bicyclette, ont fait modifier singulièrement le costume féminin, modifications très discutées, qui tendent à devenir classiques, malgré l'opinion et en dépit des morales préoccupations du Préfet de police.

Si l'on a pu voir, appliquées à l'alpinisme, quelques tentatives du même genre sur les gravures de mode, il faut reconnaître qu'elles sont restées à l'état de pures conceptions théoriques : rarement on les a rencontrées dans les régions où l'on marche.

Une femme qui veut entreprendre des courses à pied doit laisser de côté toute considération de mode, de vanité, de coquetterie. Si elle consent tout d'abord — et il le faut absolument — à remplacer sa chaussure légère par une paire de brodequins lacés, à semelles sérieuses et à larges talons, croyez que le plus pénible sera fait : le reste ira tout seul.

Robe de laine courte, non surchargée d'ornements inutiles, nuisibles même, chapeau donnant peu de prise au vent, gants assez épais et montant assez haut pour garantir de ces coups de soleil qui, sur les champs de neige et les glaciers, provoquent un soulèvement de la peau, avec épanchement séreux suivi d'une desquamation, en-cas léger garantissant contre la pluie et le soleil, cache-poussière, voile de gaze, plaid ou châle des Pyrénées, tels sont les éléments principaux du costume féminin.

Châle et cache-poussière seront roulés et portés au moyen d'une courroie.

BAGAGES

Le tourisme que nous prônons ne comporte évidemment pas ce grand équipage, ces malles compliquées et pesantes qui encombrent les gares, le pont des bateaux, les corridors et les chambres des hôtels.

Surveiller le transport, l'embarquement, l'arrimage et le débarquement de tous ces colis, en faire le dénombrement à tout instant, ramener les égarés, récompenser avec une générosité, considérée parfois comme insuffisante, le zèle des officieux qui se les disputent, zèle toujours importun, trop empressé et souvent peu compatible avec la bonne conservation de ces objets nombreux et d'une structure délicate, voilà des tribulations qui gâtent le plaisir d'un voyage et mettent l'esprit en fâcheux état pour savourer comme il conviendrait les pures jouissances qu'évoque, au même moment, la lumière ou le paysage.

Réduire son bagage de façon à l'avoir toujours avec soi, à pouvoir le sortir soi-même d'un wagon ou d'un bateau, voilà l'idéal.

Aucun souci, la foule des importuns écartée, de notables économies à la fin du voyage, ne sont-ce pas là de suffisantes compensations au petit désagrément de s'asseoir, sans smoking et sans souliers vernis, au bas bout d'une table d'hôte?

Le bagage réduit comportera au maximum :

1° Une valise,
2° Un sac de touriste.

Je suis tenté d'ajouter un appareil photographique très léger, à magasin, tel qu'une jumelle photographique.

LA VALISE

Elle sera de dimensions moyennes. A noter cependant que dans les chemins de fer en Italie on n'admet pas théoriquement de valise excédant $0^{m},50$ de longueur; un colis plus encombrant ne peut être placé dans le filet et doit voyager dans le fourgon des bagages en payant une taxe relativement élevée.

La composition de cette valise variera suivant les habitudes, la durée du voyage et les exigences du touriste.

Pour un voyage de quatre ou cinq semaines, elle contiendra un vêtement de rechange; étant donnée la rapidité que comporte presque partout le blanchissage, il sera possible de réduire les objets de toilette à un minimum que l'expérience indiquera. La liste en sera établie sur le *carnet d'excursion*; on la consultera lors d'un voyage ultérieur.

Expédiée soit par la poste (en Suisse), soit par le chemin de fer, la valise attendra le voyageur à l'étape qu'il aura prévue quelques jours d'avance. Avoir soin toujours de prendre un reçu du bagage.

PORTEURS

Dans un certain nombre de cas, on prendra un « porteur » au cours de l'excursion, soit pour garder avec soi une petite valise, soit pour se reposer de porter le sac. Le porteur, dans un pays dont on ignore la langue, peut en outre servir de guide ou d'auxiliaire utile.

Dans la majorité des cas cependant, le touriste doit se suffire à lui-même et porter vaillamment son bagage dans le havresac que nous allons décrire.

Se défier des porteurs qui essayent de se présenter comme guides : le contrôle est aisé puisqu'il suffit de consulter le livret qu'ils sont tenus de présenter, livret qui établit l'état civil, indique les examens professionnels subis et les attestations consignées par les touristes au retour d'excursions d'une suffisante envergure.

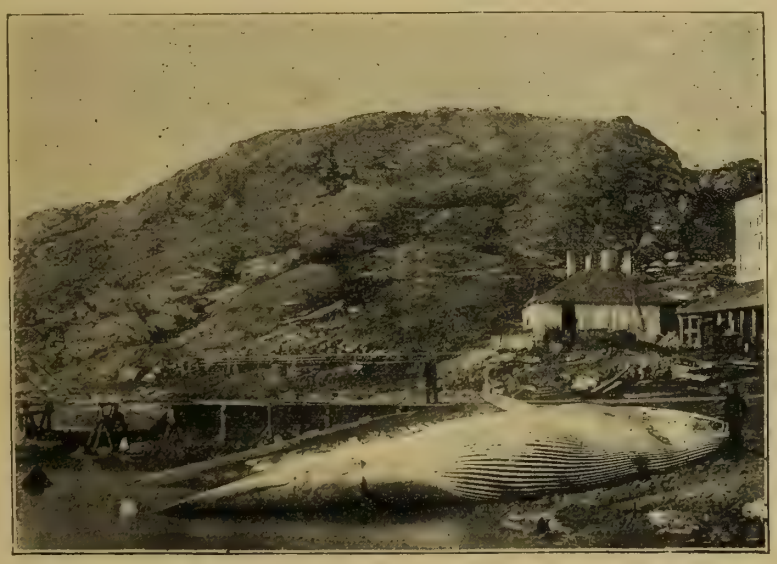
(A suivre.) E. Fontaine.

1. Voyez p. 468, 476.

La Chasse à la Baleine

Notre ami et collaborateur M. Ch. Rabot, dont nos lecteurs savent la compétence en matière d'explorations arctiques, a eu l'occasion d'étudier, soit à Bayonne, soit dans les mers glaciales, la pêche de la baleine, qui a été, avant l'intervention de toute science, le premier motif de ces explorations et en demeure un élément important. Il veut bien nous faire part de ces études destinées au livre qu'il prépare, « En Laponie ». Nous l'en remercions cordialement.

De toutes les industries maritimes, aucune n'éveille la curiosité à un plus haut degré que la chasse à la baleine. N'est-ce pas en effet le drame le plus poignant et le plus palpitant que cette lutte de l'homme contre le géant de la faune actuelle! Certains cétacés atteignent une taille de 40 mètres, la longueur d'un navire de petit tonnage, et à la force ils joignent une merveilleuse agilité. Attaquer un pareil monstre est déjà en soi une entreprise périlleuse, et combien plus terrible elle devient par les risques de mer! Dans ce combat singulier, l'assaillant doit vaincre non seulement un ennemi redoutable, mais encore les dangers multiples d'une lutte sur l'Océan.



I. — BALEINES ÉCHOUÉES SUR LE CHANTIER DE DÉPÈCEMENT.
Photographie communiquée par M. Ch. Rabot.

Cette chasse est intéressante non pas seulement au point de vue pittoresque par ses péripéties, mais encore pour l'histoire de la Géographie. Dans les régions arctiques, la poursuite des cétacés a entraîné les marins vers des terres nouvelles, et l'historique de leur pêche se confond pour ainsi dire avec celle des découvertes. Aussi nous semble-t-il utile, avant d'exposer les procédés actuels de capture, de résumer le développement de cette curieuse industrie.

Les Basques ont été les premiers marins européens qui aient osé attaquer ces géants de la mer. Dès le XIe et le XIIe siècle ils se lançaient bravement à la poursuite des mammifères marins qui à certaines époques apparaissaient en bandes nombreuses dans le golfe de Gascogne. Montés sur un frêle canot, ils assaillaient la baleine et lui décochaient un harpon lancé à la main. Les sceaux de Biarritz et de Fontarabie représentent cette scène en traits précis. Pendant plusieurs siècles, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, Socoa, Fontarabie, Passajes, Saint-Sébastien, etc., furent les principaux centres de cette industrie. Le Port-Vieux, la plage élégante de notre merveilleuse station balnéaire du Sud-Ouest, servait d'abri aux baleiniers biarrots et sur ses rives étaient établis les chantiers de dépècement et les huileries. Cette pêche côtière fut pratiquée jusqu'au milieu du XVIIe siècle[1]. Depuis longtemps traquée par ces ennemis infatigables, la baleine s'était éloignée des côtes de Biscaye, et dans l'ardeur de la chasse les hardis marins basques s'étaient élancés à sa poursuite en pleine mer. Ils arrivèrent ainsi à Terre-Neuve et de là poussèrent jusqu'en Groenland; vers la même époque ils atteignirent également l'Islande. Suivant toute vraisemblance, les

1. Je dois tous ces renseignements locaux à l'obligeance de M l'abbé Silhouette, de Biarritz, un érudit aussi aimable qu'instruit, qui a eu la patience de dépouiller les archives de cette ville.

Basques parvinrent en Amérique bien avant Christophe Colomb; jusqu'ici cependant on n'a trouvé aucune pièce authentique confirmant cette hypothèse. M. Ducéré, l'intelligent conservateur adjoint de la Bibliothèque de Bayonne, l'auteur de travaux très estimés sur les anciennes navigations des marins du Sud-Ouest, doit entreprendre prochainement l'historique de la chasse à la baleine par les Basques. Espérons que ses recherches lui procureront des documents établissant avec certitude les titres de gloire de ses compatriotes dans la découverte du Nouveau Monde.

Dans le golfe de Gascogne comme à Terre-Neuve et en Islande, nos marins poursuivaient la baleine de Biscaye, le *sarde* des anciens textes français, le *nordkaper* des Hollandais. Ce mammifère marin est indigène des mers tempérées, et le célèbre anatomiste belge Van Beneden l'a très justement défini du nom de baleine du Gulf-Stream, par opposition à la baleine franche (*Balæna mysticetus*) qui est spéciale aux mers polaires. Au commencement du XVIIe siècle la baleine de Biscaye était presque entièrement détruite dans les mers d'Europe; le même sort allait bientôt atteindre la baleine franche.

II. — CANONNIERE BALEINIERE.
Photographie commandant Andréiev, communiquée par M. Ch. Ravot.

En 1596, Barentz découvrait le Spitzberg, et, quelques années plus tard, l'Anglais James Poole signalait la présence de bandes nombreuses de cétacés dans les eaux de cet archipel polaire. Aussitôt les marins de la Grande-Bretagne, qui connaissaient déjà l'importance de cette source de revenus, s'empressèrent d'expédier de nombreux navires dans ces parages; en même temps qu'eux arrivèrent des bâtiments appartenant à presque toutes les autres nations maritimes, des Espagnols, des Basques, des Flamands, des Hollandais, des Allemands, des Danois, etc. Entre tous ces pêcheurs de différentes nations, les relations furent loin d'être pacifiques, et pour mettre fin aux hostilités sans cesse renaissantes, les gouvernements intéressés signèrent en 1619 un acte de partage du Spitzberg. Comme d'habitude, les Anglais s'adjugèrent les meilleurs mouillages, les Hollandais s'établirent à la pointe nord-ouest de l'archipel, les Français et les Espagnols furent alignés sur la côte septentrionale. Aujourd'hui encore le nom de cap des Basques (*Biscayer Hóek*) rappelle le souvenir des établissements de nos compatriotes dans cette île lointaine. Les Basques arrivèrent au Spitzberg presque en même temps que les Anglais; mais, occupés sans doute par les guerres dans leur pays, ils n'expédièrent au début qu'un très petit nombre de navires et cessèrent bientôt d'en envoyer. Ils furent, par contre, les initiateurs des Anglais et des Hollandais dans cette industrie. Les marins de Biscaye étaient les harponneurs les plus adroits de leur temps, aussi les armateurs du nord s'empressèrent-ils de les prendre à leur service. Pendant longtemps, autour du Spitzberg, les navires anglais et hollandais ne capturèrent la baleine que grâce au concours des Basques. Au début, les profits de la pêche furent immenses : bon an, mal an, deux mille cétacés environ étaient capturés chaque saison. De 1669 à 1778, le total des baleines prises par les Hollandais s'élève à plus de 57 000, et les bénéfices réalisés par eux à plus de 92 millions.

A la même époque, les marins néerlandais poursuivirent la baleine autour de Jan Mayen, et dans cette région les profits furent tout d'abord non moins rémunérateurs qu'au Spitzberg. Pour échapper à cette chasse meurtrière, les cétacés s'éloignèrent, vers le milieu du XVIIe siècle, des côtes du Spitzberg et cherchèrent un refuge du côté du Grœnland. Les chasseurs les suivirent dans leur nouvelle retraite, et le détroit de Davis devint le théâtre d'hécatombes aussi sanglantes que celles du Spitzberg. A la fin du XVIIIe siècle, décimée par cette guerre acharnée, la baleine était devenue rare dans les mers polaires du Spitzberg et du Grœnland, et cette industrie entra bientôt dans une décadence rapide.

Dans la seconde moitié du XIXe siècle la baleine franche se trouvait exterminée dans les mers polaires d'Europe, comme l'avait été antérieurement la baleine de Biscaye dans les mers tempérées. En revanche, sur la côte nord de la presqu'île scandinave s'ébattaient des troupes nombreuses de plusieurs espèces particulières de cétacés que les naturalistes désignent sous le nom de *balénoptères* et de *mégaptères*. Plus petits que les baleines proprement dites, ces mammifères marins n'en constituent pas moins une fort belle proie. Le plus grand, le balénoptère de Sibbald, peut atteindre une taille de 30 et même, dit-on, de 40 mètres; le balénoptère *musculus* et le balénoptère boréal, les espèces les plus communes, ne dépassent guère, il est vrai, la longueur de 15 à 20 mètres. Vers 1860 un hardi chasseur de phoques norvégien, Svend Foyn, résolut de consacrer toute son activité à la poursuite de ces cétacés. Beaucoup plus sauvages et beaucoup plus agiles que les baleines, les balénoptères ne pouvaient être harponnés à l'aide des procédés jusque-là en usage. Pendant plusieurs années Svend Foyn appliqua son ingéniosité à la recherche d'un engin approprié à la capture de ces animaux, et, après bien des tâtonnements, il réussit à inventer une arme presque infaillible. L'art de la chasse de la baleine était rénové du coup et entrait dans une voie nouvelle. L'engin imaginé par Svend Foyn est conçu sur le modèle du canon porte-amarres; c'est une pièce lançant un obus explosif monté sur un harpon fixé à un câble emmagasiné dans la cale du bâtiment. Ce canon répondait à tous les *desiderata*; il permettait

de frapper la baleine à une grande distance, de la blesser mortellement du premier coup et de la maintenir ensuite à la surface de la mer au moyen du câble que l'éclatement de l'obus avait fixé profondément dans les chairs du cétacé.

En 1867, Svend Foyn tua sa première baleine avec l'engin qu'il venait d'inventer; la saison suivante il en harponna trente, et, perfectionnant chaque année son outillage, il atteignit en 1878 le chiffre colossal de quatre-vingt-quatorze prises. Svend Foyn est mort l'an dernier, laissant une dizaine de millions, entièrement gagnés à la chasse dans l'océan Glacial. Le célèbre baleinier était fils de ses œuvres; il était parti comme simple mousse et par son activité intelligente avait réussi à fonder une industrie nouvelle.

Le succès obtenu par Svend Foyn suscita de nouvelles entreprises, et bientôt ce fut comme la fièvre de l'or. Au début, les bénéfices de la chasse étaient énormes: 15 pour 100, 25 pour 100 même du capital engagé; tout le monde voulait prendre sa part de butin, et chaque année se formaient de nouvelles sociétés pour exploiter cette industrie. En 1886, on ne comptait pas moins de dix-neuf compagnies établies sur la côte nord de la Norvège, et leurs diverses stations possédaient trente-six vapeurs sans cesse occupés à battre la mer. Pendant l'été 1885, pas moins de 1 400 baleines furent capturées dans les eaux de la Laponie, et l'année suivante les statistiques enregistrent encore la capture de 982 cétacés. Mais le succès fut la cause même de la déconfiture; la surproduction écrasa le marché et il y eut un *krach* sur l'huile. En 1885, le rendement s'élevait à 1 700 000 francs environ, et l'an d'après, bien que le nombre des prises n'eût fléchi que de moitié, le produit baissait de près d'un million, de plus de moitié.

De telles hécatombes entraînèrent naturellement une diminution rapide du gibier; en même temps, instruits par l'expérience, les cétacés avaient appris à redouter l'approche des navires, et dès qu'ils se sentaient poursuivis, ils cherchaient le salut dans la fuite. La chasse devint ainsi moins productive et plus difficile. En 1887 sur la côte de Laponie on ne tue plus que 763 baleines, et en 1890, 581. Plusieurs sociétés fermèrent leurs établissements, et la nouvelle industrie semblait menacée d'une ruine prochaine, lorsqu'en 1892 la situation s'améliora subitement. Cette année-là 1 081 cétacés furent capturés en Finmark[1] et leur valeur atteignit 1 600 000 francs.

En Norvège la chasse à la baleine a pour centre la côte de Finmark et particulièrement la petite ville de Vardö. Quatre importantes stations se trouvent installées autour de ce port. En dehors de cette région il n'existe en Scandinavie qu'un seul établissement de ce genre, à Tromsö, et c'est à bord d'un vapeur appartenant à cette station que l'empereur Guillaume II a suivi une chasse.

Dans ces dernières années la diminution du gibier dans les mers de Norvège a entraîné les baleiniers vers d'autres régions. Depuis 1890 les baleines qui jusque-là s'ébattaient en toute quiétude autour de l'Islande sont énergiquement poursuivies dans ces parages, et en 1894 un vapeur norvégien a capturé autour des Fär Oer quarante balénoptères et trois mégaptères. Enfin les Russes ont fait construire l'an dernier à Kristiania deux vapeurs destinés à la poursuite des cétacés dans les eaux du Kamtchatka.

Après les Basques, les Hollandais et les Anglais, les Norvègiens ont aujourd'hui le monopole de cette industrie. Tönsberg et le Sandefjord, aux environs de Kristiania, sont les principaux ports d'armement pour la chasse dans l'océan Glacial, et tous les équipages des baleiniers sont originaires de ces localités.

III. — LE CANON SVEND FOYN.
Photographie communiquée par M. Ch. Rabot.

L'historique de la troisième et dernière période de la pêche à la baleine terminé, il nous reste maintenant à suivre les péripéties d'une capture. Pour cela le plus simple me paraît être d'emprunter à mon carnet de route le récit d'une chasse à laquelle j'ai pris part.

« Me voici à Vardö, condamné à attendre cinq jours le vapeur russe qui doit me transporter à Kola. Un joli port de mer! un îlot stérile battu par l'océan Glacial. Toujours une brume froide, épaisse et visqueuse, un temps de novembre en plein mois de juillet; avec cela un air empoisonné par les exhalaisons méphitiques de charognes monstres. Trois ou quatre carcasses de baleines pourrissent sur la rive sud de la rade, et en outre la côte est partout couverte de séchoirs de morues. Ce n'est pas tout: à ces effluves s'ajoutent encore les odeurs des huileries et des fabriques de guano. C'est ici à coup sûr la pourriture la plus colossale du monde. Aussi avec quel empressement j'accepte l'invitation de suivre une chasse à la baleine! une demi-heure plus tard j'embarquai.

« Notre baleinier est une canonnière de vingt tonnes, bien assise sur l'eau, de formes fines et élancées (fig. II). Sa machine, de la force de trente chevaux, développe une vitesse de quinze milles à l'heure. L'équipage est de huit hommes. A l'extrême avant, le canon est posé sur un affût très ingénieux. Grâce à la fourchette *a*, tournant dans l'intérieur du cylindre *b*, il peut être dirigé vers tous les points de l'horizon; en même temps, autour des tourillons *c* il est mobile dans le sens vertical. La pièce peut être ainsi pointée dans tous les champs et à l'aide de la crosse de la culasse un seul homme suffit à la manœuvrer. Le recul est détruit par d'épaisses plaques de caoutchouc *d*. On

1. Laponie norvégienne.

charge par la gueule, et par-dessus la gargousse on place le harpon dont la pointe dépasse la bouche de la pièce, comme on le voit sur la figure III. Ce harpon est muni d'un obus percutant *e*, terminé lui-même par une pointe effilée *f*. Le projectile pénètre ainsi facilement dans les chairs de la baleine, et, en faisant explosion, les dents *g* mobiles autour d'une charnière s'écartent et deviennent dans le corps de l'animal le point d'appui du câble *i* fixé à l'extrémité du harpon et emmagasiné dans la cale.

« Nous prenons le large, et pendant toute la journée et toute la nuit suivante nous battons la mer. Rien ne paraît. Le lendemain matin seulement, la vigie installée dans une tonne vide accolée au sommet du mât de misaine signale une baleine. Immédiatement le cap est mis dans cette direction et de suite chacun prend son poste de branle-bas de combat. Le capitaine, chargé de la manœuvre du canon, se tient à l'avant, examinant soigneusement tous les mouvements du gibier; deux hommes sont à la barre, le troisième matelot est à proximité du panneau de la machine pour transmettre rapidement les ordres aux mécaniciens.

« La poursuite dure plus d'une demi-heure; à chaque instant la baleine plonge. Juste au moment où le capitaine vise et va presser la détente, l'animal disparaît. Enfin nous voici à bonne portée, le coup part; une seconde, le monstre reste immobile, de larges plaques de sang montent à la surface de la mer, puis tout à coup la baleine fait un mouvement brusque, plonge et part en avant avec une rapidité vertigineuse. En un clin d'œil, une longueur énorme de câble est filée, et la bête, quoique mortellement blessée, tire toujours dessus et furieusement, entraînant le navire dans une course folle. Dix minutes d'angoisse poignante; on a beau avoir pleine confiance dans la solidité du navire et dans l'expérience du capitaine, n'importe, il vous semble à chaque instant que dans ses bonds furieux le monstre va désemparer le vapeur et l'entraîner au fond de l'eau. Bientôt les secousses deviennent moins violentes, la baleine perd évidemment des forces. Le capitaine ordonne de haler le câble; encore quelques minutes d'agonie et un matelot monté dans un canot donne le coup de grâce. Aussitôt la prise est solidement amarrée à l'arrière, et alors en route vers Vardö, vers le chantier de dépècement.

IV. — DÉPÈCEMENT DE LA BALEINE.
Photographie communiquée par M. Ch. Robot.

« L'énorme cadavre est échoué sur la plage (fig. I), et à basse mer commence le dépècement. Armés d'un énorme couteau, deux hommes découpent la couche superficielle de lard en larges et longues aiguillettes, puis, à l'extrémité de chaque bande charnue, fixent une chaîne mue par un treuil (fig. IV). Sous l'effort combiné de la traction et du couteau le ruban de lard se soulève, se replie sur lui-même et se détache très aisément. Une heure de travail suffit pour dépouiller une baleine de taille moyenne. Après quoi un ouvrier brise à coups de hache la carcasse osseuse, et par la brèche ainsi ouverte tous les organes internes s'écoulent en cascade immonde. La plage est rouge de sang, couverte de boyaux nauséabonds; partout des matières gluantes et puantes. En plein air vous êtes saisi par une odeur chaude et lourde de carnage. »

V. — LA BALEINE APRÈS LE DÉPÈCEMENT.
Photographie communiquée par M. Ch. Rabot.

La baleine une fois dépecée (fig. V), tous les débris sont portés à l'usine, et traités par la vapeur d'eau dans d'énormes chaudières. Le lard fournit l'huile de première qualité, la cuisson de la chair et des os, un produit inférieur. Le résidu de la distillation constitue le guano, un excellent engrais. Les fanons valent de six à sept cents francs la tonne. Le produit d'une baleine est très variable; il dépend, comme nous l'avons dit plus haut, du prix de l'huile En 1877, 1878 et 1884, années de hausse, la valeur moyenne d'un baléoptère atteignait 2800 francs.

Cette industrie est très curieuse, cette chasse très émouvante, et à tous les nombreux touristes qui chaque été font le pèlerinage du soleil de minuit, je conseille de pousser jusqu'à Vardö et d'assister à la capture d'un cétacé. Très aimables pour les étrangers, comme du reste tous les Norvégiens, les baleiniers se feront un plaisir de satisfaire leur curiosité.

Le Voyage des Plantes Vivantes

Sait-on que les plantes en pleine vie voyagent régulièrement comme le plus aventureux des touristes? Elles ont un mode de transport différent du nôtre. C'est toute la différence. Notre collaborateur M. Georges Bellair nous décrit ces allées et venues des plantes, et leurs routes et leur véhicule.

Nos pourvoyeurs. — Importation du café à la Martinique. — La découverte du docteur Ward. — Les serres à la Ward pour les transports lointains. — Influence de la facilité des transports sur l'extension des cultures coloniales.

Qu'ils arrivent en France, qu'ils quittent nos côtes, les navires ont presque toujours dans leur cargaison quelques caisses de plantes, quelques sachets de graines : c'est un genre nouveau, trouvaille heureuse d'un botaniste dont le nom va devenir célèbre; c'est un ballot d'orchidées, envoi d'un voyageur cherchant fortune; c'est une semence rare cueillie par un missionnaire, pendant une course à la conquête des âmes.

Quand ils s'en vont, les navires emportent nos graines indigènes ou bien quelque plante industrielle exotique : *coca, café, quinquina, cacao*, etc. Cultivées dans les serres des jardins botaniques, multipliées exprès pour les colonies qui ne les possèdent pas encore, ces espèces y arriveront bientôt, seront plantées dans un jardin d'essai d'où on les livrera définitivement aux colons si elles prospèrent.

Il y a près de deux siècles, en 1712, la Martinique recevait de cette manière un plant de café, un seul, sur trois envoyés par le « Jardin du roi[1] ». Le bâtiment qui portait le précieux dépôt fut sur le point de manquer d'eau : on rationna les hommes, et l'unique caféier sauvé jusqu'alors aurait péri de soif sans le dévouement du lieutenant du génie Desclieux, qui partagea sa ration d'eau avec lui[2].

Le sacrifice de Desclieux n'a point profité aux habitants de la Martinique, qui n'exportent pas la plus petite balle de café et n'en produisent qu'une quantité sans importance, incapable de suffire à leur propre consommation. Mais, de Saint-Pierre, l'arbuste, reproduit en masse, a rayonné dans toutes les Antilles, où l'on en a fait des plantations considérables.

Au commencement du XVIIIe siècle, il n'existait donc pas d'autres moyens, pour faire traverser l'océan aux plantes, que de les installer sur le pont d'un navire comme des pots de fleurs sur un balcon. Quand l'envoi était important, on y attachait un jardinier chargé d'en prendre soin, de leur distribuer le boire, de les protéger des coups de soleil au passage des tropiques.

Les choses se pratiqueraient peut-être encore ainsi sans un petit fait où un docteur et une carafe jouèrent les principaux rôles. On ne s'attendait pas à voir une carafe en cette affaire, et l'histoire mérite d'être contée.

Le docteur Ward aimait les insectes de passion. Un jour, il trouve quelques larves; une carafe est sous sa main : il jette ses larves au fond avec un peu de terre. Là dedans il observera les métamorphoses sans les troubler.... Mais, au bout de quelques jours, plus n'est question de larves, ni de métamorphoses : une graine de gazon a germé dans la carafe et un rhizome de fougère, introduit par mégarde, a bourgeonné et développé une feuille.

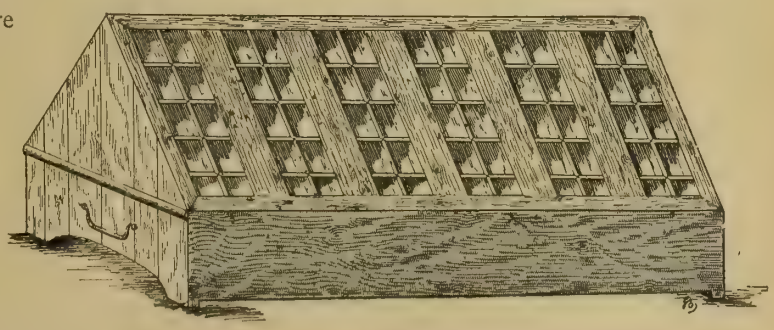
La curiosité du docteur piquée au vif se tourne immédiatement de l'entomologie vers la botanique et le jardinage; le flacon de verre est bouché, les deux plantules vivront-elles? Un mois, deux mois, il les tient en observation; au bout de six mois elles subsistent encore.

Poursuivre davantage l'expérience était inutile. Le docteur venait de trouver le moyen d'expédier au delà des mers les plantes les plus délicates sans qu'il fût besoin de les flanquer d'un jardinier ni même de leur réserver une goutte d'eau pendant la traversée.

Telle est l'origine des serres à la Ward. Construites d'abord par leur inventeur sur les données théoriques qui lui furent si bizarrement révélées, elles n'ont pas été modifiées, ou à peine, depuis une cinquantaine d'années qu'on les emploie au mouvement d'importation et d'exportation de végétaux des deux mondes; ce sont des caisses en forme de maisonnettes basses à toit vitré; elles mesurent 1 m. 20 de long sur 0 m. 50 de large et 0 m. 80 de haut.

Chez nous on les construit en chêne; celles qui viennent des colonies sont en pitch-pin ou en *cedrela*. Quatre pieds surélèvent le fond au-dessus du sol. Aux extrémités, les parois formant pignon sont en bois plein. L'encaissement mesure 0 m. 25 de profondeur environ. Les vitres sont contremastiquées; les panneaux vitrés ferment hermétiquement la caisse, et un grillage solide les recouvre pour les préserver des chocs.

Les plantes contenues dans des pots ou des



SERRE A LA WARD

1. Actuellement le Muséum.

2. A la date du 30 pluviôse, an XI, un arrêté préfectoral resté sans effet relatait cet acte et décidait qu'un monument serait élevé au lieutenant Desclieux.

paniers sont d'abord arrosées, puis posées par rangs, au fond, sur un lit de terre convenablement humidifié.

Pots ou paniers doivent être serrés les uns contre les autres de façon que le mouvement imprimé à la caisse ne produise aucun ballottement intérieur. Du reste, pour les assujettir plus solidement, on peut, par-dessus les pots et dans le sens le plus long, étendre un lit de paille qu'on maintient à l'aide de traverses en bois clouées par leurs extrémités aux parois latérales.

Ainsi emballées et la caisse bien close, les plantes, à moins de circonstances imprévues, peuvent rester de quatre à cinq mois sans souffrir. Ces petites serres portatives sont amarrées sur les ponts des navires, où l'on ne s'en préoccupe plus jusqu'à leur arrivée à destination.

Souvent une même serre fait la navette, part de Paris pour Calcutta, par exemple, revient, retourne, puis revient encore, les flancs toujours chargés de végétaux échangés entre le Muséum de Paris et la capitale de l'empire des Indes.

On ne se fait pas idée de l'importance des services rendus à la botanique et à la culture coloniale par le nombre et la facilité de ces échanges.

Avec son tact parfait des affaires, son sens exact des choses pratiques, le peuple anglais, le premier, a réalisé à son profit cette diffusion des végétaux du monde entier.

On le voit, tour à tour, dotant ses colonies des espèces industrielles multipliées en masse dans les jardins royaux de Kew, propageant à travers le monde les cultures de thé, de quinquina, de café, de coton, d'arachide, de canne, de vanille, et accaparant les marchés de ces denrées; explorant les contrées inconnues, y récoltant les plantes décoratives au profit de l'horticulture londonienne et de son commerce avec le continent, bref, nous montrant, en fin de compte, sa puissance gigantesquement accrue par le seul fait d'une colonisation bien menée et sans cesse grandissante.

En France, le même mouvement s'est dessiné, mais plus tardif et plus lent. Il a fallu les efforts considérables tentés depuis peu dans le sens de l'extension coloniale pour provoquer cette extension et la soutenir.

Le Jardin des Plantes y a pris part de toute la vigoureuse impulsion de son professeur de culture, M. Maxime Cornu.

Ces dernières années, en effet, on a vu le premier établissement botanique de France expédier près de quatre cents espèces dans nos possessions africaines, indo-chinoises ou malgaches, aider la création des jardins d'essai de Libreville, de Daboue, de Tunis, et, finalement, créer en plein Paris un cours de culture coloniale qui est comme un germe de colonisation au cœur même de la France.

Iles Inconnues

Juan Fernandez. — Anticosti

Aujourd'hui que la civilisation tend à prendre de plus en plus possession des domaines hier inexplorés encore, c'est à qui cherchera les terres vierges. Les îles négligées reviennent à la mode, comme au temps de Robinson.

On ne saurait croire à quel point l'occupation, par exemple, des îles Kerguelen par la France a fait et fait travailler encore les imaginations. Et pourtant elles ne le méritent guère.

L'attention portée par le gouvernement chilien sur l'archipel Juan Fernandez se justifie davantage. Ces îles, situées à 700 kilomètres environ de Valparaiso, sur la côte du Pacifique, sont au nombre de trois, *Mas a Fuera*, *Mas à Tierra*, *Santa Clara* : elles ont leur histoire. Découvertes en 1673 par le navigateur qui leur donna son nom, et y abandonna quelques chèvres dont sont venus les troupeaux innombrables qui les peuplent, elles furent visitées par l'Anglais Hardling en 1704. Un de ses matelots, Selkirk, laissé par lui sur cette terre inhabitée, y demeura plus de quatre ans : ses aventures furent le thème de *Robinson Crusoë*. De temps à autre, les îles servirent de dépôt pénitentiaire, mais ne devinrent jamais une colonie, jusqu'au jour où un Allemand, M. Rodt, les occupa avec un bail du gouvernement chilien.

Le bail en 1877 lui coûtait 8000 francs environ : il estimait que les chèvres à elles seules pouvaient l'en rembourser. Il évaluait à 15000 francs le rapport des bois, à 15000 francs celui de la pêche, et se louait de la douceur du climat et des habitants.

Ses calculs se sont-ils trouvés en défaut, et son bail a-t-il pris fin? Ce qui est certain, c'est que le Chili vient de nommer une commission pour examiner l'île et que son rapport n'est guère encourageant. La population totale est tombée de 159 à 29 têtes, un peu plus qu'au temps de Robinson, pas beaucoup. Les conditions mauvaises du travail auraient fait émigrer les colons. Des navires qui fréquentaient l'île autrefois, attirés par la pêche de la baleine, ne la visitent plus : autre dommage. Les habitants ne trouvent plus à qui placer leurs produits, et ne peuvent plus acheter ni vêtements, ni outils, ni linge. Une seule fabrique a subsisté dans l'île, fabrique de conserves de la maison Fonck et Cie.

La commission propose donc d'établir une ligne de vapeurs régulière entre la côte et le continent. Mais elle ne se dissimule pas les difficultés. Il n'y a qu'un port acceptable : San Juan Bautista, dans l'île Mas à Tierra; encore est-il entouré de montagnes à pic de 700 mètres de haut, broussailleuses, impénétrables. Et

l'on ne voit pas le moyen de le relier par une route carrossable à la côte opposée, où se trouvent les terrains de cultures utilisables, mais insuffisants pour rémunérer de grands travaux d'art.

Cependant, on conseille au Chili l'effort nécessaire. Le Chili est la grande puissance militaire de l'Amérique du Sud. Il l'a déjà prouvé. Il peut avoir à le prouver encore. Une position comme celle de Juan Fernandez exige son attention. Une flotte ennemie pourrait y établir, pour bloquer le continent, des dépôts de charbon, de vivres, des lazarets. Cette éventualité déterminera peut-être le Chili à faire une colonie militaire dans cet archipel que les colons ont jusqu'ici, à ce qu'il semble, raison de dédaigner.

Si l'on en croit M. Paul Combes, qui en revient, l'île d'Anticosti, à l'embouchure du Saint-Laurent, autre terre abandonnée, serait loin de mériter au même titre son abandon. Son histoire n'est pas moins curieuse et nous touche de plus près. Elle fut donnée, après avoir été découverte par Cartier, par Louis XIV à l'explorateur Louis Jolliet et demeura l'héritage indivis de ses héritiers, qui l'oublièrent longtemps. En 1884, la cour de Québec, à la requête de l'un d'entre eux, l'adjugea à un riche Français.

Il était temps de l'explorer, ce qui n'était pas aisé. Son sol, de 225 kilomètres sur 60, d'un million d'hectares, est pour les neuf dixièmes en forêt, forêt d'épicéas blancs et noirs, de mélèzes et de bouleaux, forêt vierge où les troncs d'arbres s'accumulent et s'entre-croisent, rendant la marche presque impossible : un kilomètre à l'heure. Mais partout où la forêt n'existe pas, la terre se couvre spontanément de prairies superbes composées des meilleures graminées fourragères. Sur cet immense plateau à pente presque insensible, une multitude de sources, de ruisseaux, de rivières, se forment, d'une constance parfaite, parce que l'humus accumulé par les forêts, terrain spongieux, absorbe les eaux et leur sert de régulateur.

L'île pourrait donc être mise en valeur par l'exploitation des forêts que M. Combes évalue à près de 50 millions. Elle se transformerait rapidement en un pays d'élevage; le déboisement, quelque aménagement des eaux, procureraient des prairies. On peut prévoir aussi l'établissement de cultures maraîchères dont les produits se vendraient aux navires qui fréquentent ces parages ou dans les différents ports du Saint-Laurent.

Anticosti est habité, sur la côte seulement, par quelques familles de pêcheurs, vivant de la prise des morues, une cinquantaine au plus. Déjà ces pêcheurs se livrent à la culture de la pomme de terre, et, malgré leur peu d'aptitude agricole, trouvent le moyen d'en produire pour l'exportation. Anticosti aurait besoin de colons; mais, avant de songer à cette intéressante petite île du Saint-Laurent, nos émigrants ont encore, dans nos conquêtes coloniales, de bonnes terres à mettre en valeur.

L'Exploration de Célèbes

Nous parlons des îles inconnues. En voici une dont le nom est connu, mais où bien peu de voyageurs ont pénétré. Deux Suisses, MM. P. et H. Sarasin, en font depuis 1893 l'exploration méthodique, et quelquefois périlleuse. La lettre qu'ils nous ont écrite le 14 septembre de Macassar, centre du protectorat hollandais, nous donne le moyen d'apprécier leur œuvre dans l'ensemble, et la promesse de détails plus complets.

« De 1893 à 1896, en deux voyages nous avons exploré le nord de l'île, de Menado à Gorontola. Depuis, nous nous sommes portés au centre de Célèbes que nous avons traversée du golfe de Boni à celui de Tomini, exploration très fructueuse au point de vue de l'histoire naturelle et de l'ethnographie, surtout dans la région du grand, du majestueux lac Posso. A l'instant nous revenons d'un quatrième voyage moins heureux. Nous avions formé le projet de pénétrer dans le pays montagneux qui s'étend à l'est du golfe de Mandar pour y découvrir un lac qu'on nous signalait tout à fait inconnu. De là nous aurions regagné le golfe de Boni. A moitié chemin, nous nous voyons enveloppés par une troupe fort nombreuse et très hostile d'hommes armés à pied et à cheval. On nous laisse la vie, mais on nous prend nos vivres. Impossible de continuer, pour cette raison d'abord et pour une autre meilleure encore. Sous bonne escorte, les pillards nous ont ramenés de force à la côte. La partie de l'île qu'il nous avait été permis de voir, le sud-ouest de la région centrale, est vraiment admirable et nous rappelait sans cesse les paysages alpestres de notre patrie.

« Le gouverneur hollandais de Célèbes, M. Van Braam Moris, veut bien s'intéresser à nos efforts. Nous espérons donc triompher de toutes les difficultés et reprendre la suite de notre exploration.

« Dans un an nous comptons être de retour en Suisse. Et si vous avez conservé le même intérêt pour notre voyage, nous nous ferons un plaisir de vous le conter plus longuement. »

C. S. Ward. — *The Isle of Wight, with notes for geologists and cyclists* (8 plans et cartes par Bartholomew). Londres, 1895.

Plusieurs de nos lecteurs nous ayant demandé cette année de leur signaler un guide ou tout au moins un ouvrage commode concernant l'île de Wight, nous leur recommandons celui-ci, d'abord parce qu'il est tout à fait récent, ensuite à cause de son format peu encombrant, enfin parce qu'il est parfaitement clair et pratique, M. Ward a ajouté à son texte des notes en petits caractères qui intéresseront les historiens, les géologues ou les cyclistes, et que les touristes ordinaires pourront aisément négliger. Bref, ce petit livre est indispensable aux personnes qui visiteront le « jardin de l'Angleterre »..., pourvu qu'elles sachent l'anglais.

Comment on voyage à Pied[1]

IV. — Le Havresac, l'Hygiène.

LE HAVRESAC

Ici le touriste n'a que l'embarras du choix, car le génie inventif s'est donné libre cours en cette matière.

Le Club Alpin Français exposait, il y a quelques années, de nombreux types suscités par un concours dont il avait pris l'initiative : on en voyait de savants, de compliqués, de mystérieux, avec grand renfort de compartiments internes ou externes — chacun d'eux ayant une destination spéciale, — de parois multiples, de ressorts et de courroies, de boucles et de mousquetons, le tout sans aggravation notable du poids... et de la dépense; d'autres avaient un petit air de modestie et de simplicité tout à fait charmant.

Chacun choisira le modèle qui convient le mieux à sa taille, à sa force, aux voyages qu'il veut entreprendre et par suite aux objets qu'il doit emporter.

Nous recommanderons de faire adjoindre au sac un dispositif léger qui l'éloignera du dos et permettra ainsi la transpiration et la circulation de l'air, sans meurtrir les points de contact avec les épaules.

On pourra employer, à cet effet, soit deux ressorts plats et très souples, soit un léger appareil à claire-voie, en osier, qu'un vannier confectionnera aisément sur les indications qu'on lui fournira.

Les courroies laisseront la faculté de placer la charge très haut, au niveau des épaules, ou de la disposer sur la partie inférieure de la colonne vertébrale : ainsi font les touristes italiens qui ont porté le sac de soldat suivant cette méthode.

La composition du sac a une grande importance; le touriste doit avoir sous une charge très réduite (5 kilos en moyenne, 8 kilos au maximum) tout ce qui lui est indispensable, alors qu'il est privé de sa valise.

Longue cependant serait la liste des objets qui pourront trouver place dans cette capacité réduite, sans dépasser le poids indiqué : petite pharmacie (sparadrap, ouate hydrophile, pommade camphrée ou vaseline boriquée, acide phénique, cachets de sulfate de quinine, pastilles comprimées de chlorate de potasse, eau de mélisse....), trousse de toilette, petit nécessaire de mercerie, couteau avec tire-bouchon, pantoufles légères, une chemise de flanelle, une chemise de nuit, mouchoirs, une paire de bas ou de chaussettes, pardessus ou caoutchouc, lunettes bleues pour les champs de neige et les glaciers, guide, cartes topographiques, carnet de voyage, voilà pour l'indispensable.

1. Voyez p. 484.

Ce havresac ainsi constitué ne va-t-il pas imposer une fatigue excessive? Au début, peut-être paraîtra-t-il un peu lourd, mais on s'y fera très vite et bientôt *il ne pèsera plus*; on oubliera même — et c'est une pratique excellente — de s'en débarrasser dans les haltes de courte durée.

CARNET DE VOYAGE

Le carnet d'excursion est moins destiné à recevoir des impressions à la Perrichon qu'à consigner une foule d'indications pratiques, de renseignements qui ne peuvent trouver place dans les Guides et qu'on sera bien aise de consulter plus tard, ou de communiquer à qui voudra faire le même voyage.

Le Tour du Monde, par sa *Correspondance entre voyageurs* et par sa *Boîte aux lettres*, est trop intéressé à la question pour ne pas recommander le Carnet d'excursion à ses lecteurs.

Placer dans ce Carnet une pièce d'identité quelconque : le passeport étant tombé presque partout en désuétude, la carte d'identité avec photographie de l'*Almanach Hachette* rendra les meilleurs services.

QUESTIONS D'HYGIÈNE

Le départ matinal, que nous recommandons, a encore cet avantage d'assurer l'achèvement de l'étape d'assez bonne heure pour qu'il soit possible, avant le dîner, de faire une ablution complète à l'eau froide, au moyen d'une éponge qui doit avoir sa place dans le havresac : c'est là une pratique d'hygiène des plus importantes.

Il en est de même des soins à donner aux pieds, puisqu'il suffit d'une écorchure, d'une ampoule négligée, pour immobiliser le touriste pendant plusieurs jours. A l'eau pure employée pour les bains de pieds, on ajoutera, dès qu'on verra une excoriation s'annoncer, quelques gouttes d'extrait de saturne ou une petite quantité d'un alcool quelconque.

Percer les ampoules avec une aiguille et assurer l'épanchement séreux en y laissant un fil de chanvre ou de soie qui fera séton.

Éviter l'inflammation des écorchures en les traitant par un adoucissant, un antiphlogistique, et concurremment on les assainira par un antiseptique afin d'empêcher la formation d'un abcès.

Au besoin, garantir la région dénudée contre le contact douloureux de la chaussure par un feutre ou un tampon d'ouate.

LA SOIF

Pendant la marche, il est absolument indispensable de s'habituer à résister à la soif, fût-elle impérieuse. D'abord le besoin n'est calmé que pour un temps très court : il réapparaît bientôt avec une acuité plus grande, et l'organisme est vite débilité par ces absorptions réitérées d'un liquide généralement peu hygiénique.

On atténuera les souffrances de la soif en rafraîchissant la muqueuse de la bouche et du nez par des lavages à l'eau fraîche. Éviter d'employer au même titre l'eau glacée, telle que l'eau de fusion des glaciers et surtout la neige; on déterminerait une irritation pénible de l'épiderme et des muqueuses.

Un peu de café ou de thé froids et peu sucrés, quelques gouttes d'un alcoolat comme l'eau de mélisse ou l'alcool de menthe largement étendus d'eau et pris à petites doses, étancheront la soif, sans amener de conséquences fâcheuses.

Il est superflu de déconseiller l'usage des alcools proprement dits, sous quelque vocable qu'ils se présentent; l'absinthe, même fortement diluée, est particulièrement dangereuse. Les expériences physiologiques faites en si grand nombre dans ces derniers temps ont bien établi la nocivité de l'alcool, alors même qu'il est indemne de toute sophistication; depuis longtemps la pratique de l'alpinisme avait montré que, dans les ascensions, l'alcool ne rend pas les services qu'on en attend et que, dans la plupart des cas, son emploi est nuisible.

Le vin est bien préférable, surtout le vin rouge pur ou additionné d'eau, si l'on peut en trouver de bonne dans les environs. Les guides en montagne affirment avec raison que le vin blanc « coupe les jambes ».

Nous avons souvent constaté que le lait absorbé froid produit aussi ce résultat; autant que possible, le prendre chaud ou mieux encore avec du café. Dans le cas d'une ascension, s'en abstenir à la montée, sa digestion étant assez pénible.

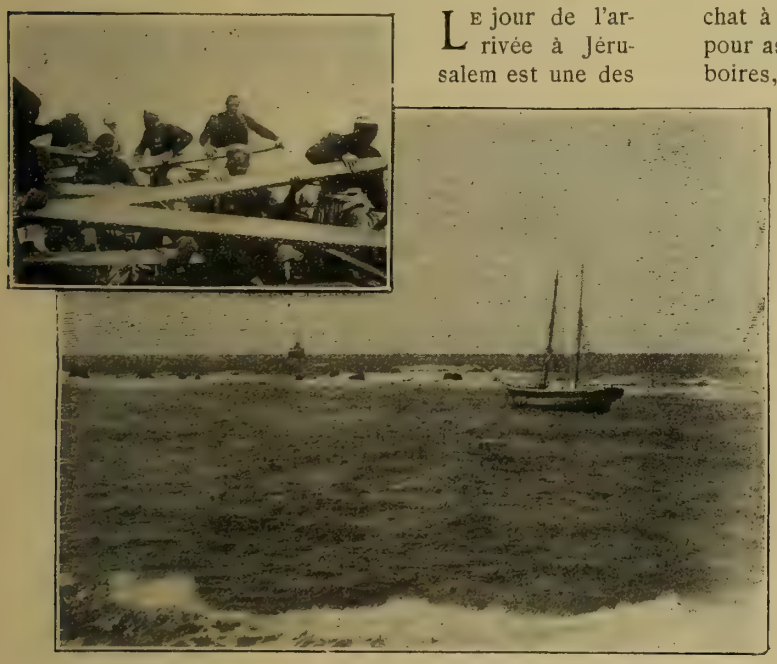
LA FAIM

S'il faut résister à la séduction de la source limpide, à celle du ruisseau que l'on côtoie et qui réitère ses sollicitations, il n'en va pas de même de la faim : en principe, il ne faut pas attendre que l'estomac crie famine. Il est bon de ne pas dépasser, en marche, une période de 3 heures sans prendre une légère collation : peu de chose le plus souvent, par exemple quelques grammes de chocolat permettront d'achever l'étape, ou d'attendre le repas.

E. Fontaine.

Jérusalem

Pour la fête de Noël, nous irons aujourd'hui en Terre Sainte. M. Lorin, qui nous a décrit déjà le voyage du Transatlantique la Touraine, *a bien voulu encore nous donner ces souvenirs de l'excursion faite par lui en Palestine avec les touristes que ce beau paquebot conduisit à Jaffa.*



LA « TOURAINE » DEVANT JAFFA. — LES BATELIERS DE JAFFA.
Photographie de MM. Berthaud et Mathieu.

Le jour de l'arrivée à Jérusalem est une des dates les plus attendues, les plus discutées à l'avance d'un voyage dans la Méditerranée; c'est que, si l'on veut débarquer à Jaffa, comme c'est l'habitude, on n'est jamais sûr que l'état de la mer s'y prêtera : la côte, bordée d'une ligne de récifs à fleur d'eau, est presque toujours assiégée d'un violent ressac ; le moindre vent soulève, dans cette rade foraine, des vagues irrégulières, courtes et méchantes; les grands navires, comme la *Touraine*, mouillent au large, à 2 ou 3 kilomètres, et les passagers sont portés à terre par de grandes barques à dix ou douze rameurs ; seuls les bâtiments de faible tonnage, arrivés par temps calme, franchissent la barre et s'ancrent en deçà des récifs. La force et l'adresse des bateliers de Jaffa sont vraiment merveilleuses; dans le trajet, quels que soient les caprices de la mer, ils rament en cadence, guidés par les han! han! de leur pilote; est-on près d'arriver, l'un d'eux quitte son banc, se faufile comme un chat à travers les touristes méthodiquement empilés pour assurer l'équilibre, et recueille de généreux pourboires, tant on est surpris de voir une aussi parfaite aisance parmi des passagers malades ou apeurés. C'est bien autre chose encore pour passer de l'échelle du paquebot à la barque, qui dansent l'une devant l'autre, mais sans aucune mesure; là, surtout, les bateliers de Jaffa montrent leur habileté; les plus craintifs peuvent s'abandonner à leurs mains en toute confiance : s'il y avait vraiment péril, ils ne viendraient pas à bord, et cette demi-heure de traversée très mouvementée, où l'illusion même d'un danger est possible, reste pour beaucoup l'un des plus vivants souvenirs du voyage dans la Méditerranée.

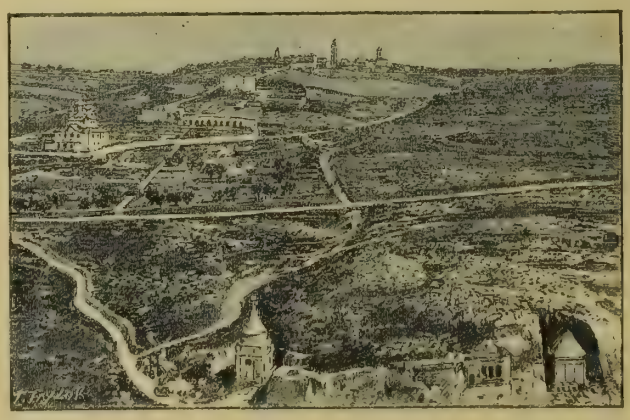
Débarqué à Jaffa, on a vite fait de gagner la gare du chemin de fer de Jérusalem. Sorti des ruelles de la ville, où il faut s'enfoncer dans les encoignures pour laisser passer les files de chameaux, on fait quelques pas à travers les fameux bosquets d'orangers, qui forment une ceinture de jardins autour du bourg principal. Jadis il était loisible au passant d'y cueillir une fleur pour en parer sa boutonnière; aujourd'hui l'afflux des étrangers a changé ces mœurs : pas de fleur d'oranger sans *bakchich*, et de même si vous pénétrez curieusement dans une écurie de chameaux, vous trouverez sur la porte, en sortant, un grand gaillard de valet tendant la main. Mais comment vous en plaindre? Vous allez maintenant à Jérusalem en chemin de fer! Certes le train qui vous emmène tient encore de la diligence plus que de l'express, il couvre modestement 20 kilomètres à l'heure, c'est-à-dire beaucoup moins que les glorieux bicyclistes dont parlent les journaux des deux mondes; mais si le trajet paraît long — surtout avant déjeuner, — n'oublions pas qu'une patache, dont le service continue encore, emploie pour faire cette même route un jour entier au lieu de quatre heures, et par des chemins qui manquent d'un pittoresque consolateur.

La plaine de Saron, qui s'appuie au Liban et finit sur la mer, aux espaliers de Jaffa, est le fond

riche où les pluies ont précipité l'humus du haut des montagnes déboisées; de nombreuses colonies allemandes se sont fixées sur ce terroir fertile, et cultivent notamment une espèce de vigne dont les produits très recommandables sont consommés dans les hôtels de Jérusalem; depuis quelques années, de riches israélites d'Europe ont établi sur ce même sol plusieurs milliers de leurs coreligionnaires; ceux-ci aussi, comme dans certaines parties de la Russie méridionale, travaillent la terre, et le contraste est très instructif dans cette plaine de Saron, des champs labourés à l'européenne et de ceux qui sont encore laissés à la main-d'œuvre indigène : la différence des rendements est au moins de 3 à 1.

BETHLEHEM.
Photographie de MM. Berthaud et Mathieu.

Le chemin de fer quitte la plaine pour s'engager dans le Liban par une vallée desséchée. Partout la pierre pointe sous la maigre verdure du sol; dans les fonds, plus humides, quelques arbres masquent le lit de torrents temporaires ou, sur les pentes, indiquent la présence de sources; les maisons sont rares, et, sauf quelques pasteurs poussant leurs chèvres, on ne rencontre guère, le long de la ligne, que les ouvriers du chemin de fer; ce sont presque tous des Syriens de la montagne, gens de haute taille et de fière mine, dignes et graves dans leurs longs burnous rayés, et qui exécutent d'un air de condescendance les ordres criards des contremaîtres grecs. On jugera mieux des parties de la Judée autour de Jérusalem, sur la route de Bethléhem que le long de la voie ferrée : de petits murs en pierres sèches retiennent la terre végétale, et donnent aux collines un profil d'escalier; quand il n'a pas plu de longtemps, les feuilles des oliviers et même des vignes, couvertes d'une poussière grise, se détachent à peine sur les couleurs blanchâtres du sol et des maisons, et tel cirque de collines cultivées présente alors l'aspect d'un immense amphithéâtre en ruines.



LA MONTAGNE DES OLIVIERS.
Photographie de MM. Berthaud et Mathieu

« Jérusalem! Tout le monde descend! » Tel est le cri, répété en diverses langues, qui annonce aujourd'hui la ville sainte. Franchissant la porte d'une petite gare algérienne, on est assailli tout aussitôt par une nuée d'interprètes, de cochers, de porteurs, dont les appels déconcertent les plus fermes intentions de recueillement. Nous sommes au mois de mars, en pleine *saison* de Jérusalem, et ce ne sont pas des impressions religieuses qui nous frapperont le plus vivement. On monte de la gare à la ville par une bonne route, qui longe à droite le pied des collines fortifiées où s'élevait la Jérusalem hébraïque, et laisse à gauche des pentes irrégulières, coupées de ravins, que l'on nivelle aujourd'hui pour construire des hôtelleries et des couvents; on n'aperçoit encore, de la cité ancienne, qu'un coin de l'enceinte musulmane, que déjà, sur les hauteurs du sud-ouest, apparaissent les bâtisses modernes; toute une ville a poussé là, très vite développée depuis que la facilité des communications amène chaque année des milliers de touristes et de pèlerins qui entendent ne pas sacrifier leurs habitudes; ce quartier neuf est, naturellement, plus propre et mieux entretenu que la vieille ville; de la terrasse des hôtels étagés l'un au-dessus de l'autre, on découvre la chute du Liban, dont les croupes rases s'abaissent vers la plaine de Saron et vers la mer. Le consulat général de France — un des grands centres de la vie politique en Palestine — occupe une place d'honneur en ce quartier cosmopolite, et, plus haut, l'École des Sœurs de Saint-Joseph, si simplement et cordialement dévouées à l'œuvre d'élever à la française les petites filles indigènes de toute langue et de toute religion.

Dans la rue principale, devant les hôtels, c'est un va-et-vient continu de drogmans et d'âniers offrant leurs services; l'âne de Jérusalem est moins vif d'allures et moins râblé que l'âne du Caire; au lieu de galoper, la tête insolente, comme son congénère, il se borne d'ordinaire à un trot résigné; il paraît d'ailleurs peu soigné, nourri de coups plutôt que de grains ou même de chardons; ses harnais sont rapiécés et sales; tel qu'il est pourtant, ou du moins tel que ses maîtres le font, c'est un auxiliaire bien utile pour courir dans la campagne poudreuse vers le *Tombeau des Rois*, ou gravir par le grand soleil les côtes raides du mont des Oliviers.

Les rues de la ville indigène sont si tortueuses, étroites et confuses, qu'il faut sortir des portes pour comprendre, par une vue d'ensemble, la valeur géographique et politique de cette position : du belvédère d'un couvent russe qui couronne le mont des Oliviers, le regard atteint à l'est la crevasse profonde de la mer

Morte, tandis qu'à l'ouest il embrasse tous les monticules auxquels se moule la ville, et découvre par delà la pente générale des montagnes de la Judée vers la mer; on comprend alors que Jérusalem, où l'on est arrivé par une ascension laborieuse, commande à la fois, de son nid d'aigle, les deux versants de la montagne, assurant à ses maîtres la faculté de se répandre dans l'un ou l'autre sens; ravinée de tous côtés par des torrents, dont le Cédron est le plus fameux, la ville est, à la naissance de vallées divergentes, une citadelle naturelle, et Salomon avait bien choisi la place de son temple, au point où cette construction fastueuse affirmerait le mieux sa domination.

De cette prospérité de la monarchie hébraïque, il reste bien peu de monuments aujourd'hui; à peine croit-on retrouver des matériaux du vieux temple, employés sans goût et sans ordre, dans l'ancien monastère des Templiers, qui s'appelle maintenant la mosquée el-Aksa; rien n'est moins prouvé que l'antiquité reculée du *Tombeau des Rois*; les souterrains nommés *écuries de Salomon* ont été remaniés à l'époque romaine; l'occupation musulmane a transformé l'esplanade dallée qui servait de péristyle au temple et dressé au milieu cette admirable mosquée d'Omar, qui est, par mille détails peut-être plutôt que par l'ensemble, un des chefs-d'œuvre de l'art arabe.

LE MUR DES JUIFS.
Photographie de MM. Berthaud et Mathieu

Seul subsiste du côté de la ville un soubassement formé d'immenses blocs de pierre dont l'appareil est considéré comme salomonien; c'est là, tous les vendredis, que les juifs viennent réciter leurs prières, et pleurer à l'extérieur de cette enceinte qu'ils ne peuvent franchir; tolérés à Jérusalem, où ils se sont rendus nécessaires, ils sont en butte au mépris de tous, chrétiens et musulmans, il leur est interdit de s'aventurer autour du Saint-Sépulcre, et les juifs exotiques ne pourraient, s'il ne cachaient leur origine, pénétrer dans la mosquée d'Omar. Rien n'est plus curieux, ni souvent plus touchant, que de voir ces malheureux descendant par bandes, en famille, les ruelles sordides qui conduisent au mur du Temple; ils sont là, tous les vendredis, quelquefois plusieurs centaines ensemble, grattant du doigt la pierre que ces contacts séculaires ont creusée, et murmurant leurs oraisons; les uns sont des juifs de Palestine, avec le fez haut et la jaquette noire; d'autres, des Marocains au fez plat entouré d'un turban; d'autres encore, des Galiciens, coiffés d'une toque de fourrure d'où sortent sur chaque oreille des mèches de cheveux bouclés, drapés tout entiers dans une grande lévite de soie chatoyante, jaune, verte ou violette; les femmes, la tête couverte comme pour un deuil, mêlent souvent à leurs prières de profonds sanglots, tandis que des enfants, insouciants et distraits, suivent de l'œil les apprêts de quelque touriste empressé à photographier cette scène caractéristique.

Ce n'est pas sans un grand effort d'imagination que l'on reconstitue la Jérusalem de l'Évangile, ni surtout que l'on essaye de suivre les scènes de la Passion; le ravin qui faisait du Calvaire sinon une colline, du moins une butte dominant tout un quartier, a été comblé, et dans l'intérieur même de l'église du Saint-Sépulcre quelques marches suffisent à gravir le tertre où fut plantée la croix; la *Voie douloureuse* a été, sur plus d'un point, modifiée; et le mont des Oliviers ne mérite plus son nom : presque entièrement déboisé, ses pentes sont couvertes de pierres rectangulaires, qui sont des tombes juives et lui donnent, de haut, l'aspect d'une mosaïque mutilée; huit vieux arbres, pieusement conservés, marquent seuls la place traditionnelle du jardin où Jésus-Christ fut arrêté; mais une dévotion maladroite a fait un parterre de fleurs aux couleurs vives de ce coin qui aurait dû garder toute l'amertume de sa tristesse naturelle. L'église même du Saint-Sépulcre, au lieu d'une basilique d'ordonnance simple et sévère, n'est qu'une collection de chapelles encombrées de cierges peints, de dorures et d'ex-voto. Et cette observation s'applique également à l'église de la Nativité, à Bethléhem.

A n'en juger que par les monuments qui subsistent sous nos yeux, Jérusalem serait plus que toute autre chose une ville musulmane, car ce qui reste des temps plus anciens ne compte guère — du moins comme élément du spectacle, — et les édifices modernes sont trop banaux pour être cités; la muraille, avec ses créneaux dentelés, garde un profil sarrasin; et, seule de toutes les constructions religieuses, la mosquée d'Omar mérite d'être visitée pour elle-même : les vitraux, simple mosaïque de verres de couleur, mais d'une richesse de dessin admirable malgré le petit nombre des teintes employées, ne laissent pénétrer dans le sanctuaire qu'une lumière voilée; les murs, parés extérieurement de marbres et de faïences, sont décorés à l'intérieur d'arabesques et de versets du Coran; au centre, entouré d'une grille circulaire, perce le rocher d'où Mahomet s'éleva vers le ciel, et qui aurait lui-même suivi le prophète, si l'ange Gabriel

SUR LA VOIE DOULOUREUSE.
Photographie de MM. Berthaud et Mathieu.

ne l'avait retenu : les prêtres montrent encore l'empreinte laissée dans la pierre par la résistance de l'ange. Il est fâcheux que l'intérieur de la mosquée soit surchargé d'ornements adventices et d'un goût médiocre; mais, du dehors, on ne saurait trop admirer l'art des architectes, qui ont posé sur une enceinte octogonale une coupole légèrement surbaissée avec des formes de transition si savamment ménagées, que l'édifice entier s'élève d'un même mouvement, plein de grâce et de légèreté.

La mosquée d'Omar ou, comme l'appellent les musulmans, la *Coupole du Rocher* est l'un des temples les plus sacrés de l'islam; les fidèles y vénèrent non seulement les souvenirs de Mahomet, mais aussi ceux de Jésus-Christ, d'*Issa*, qu'ils regardent comme un de leurs prophètes.

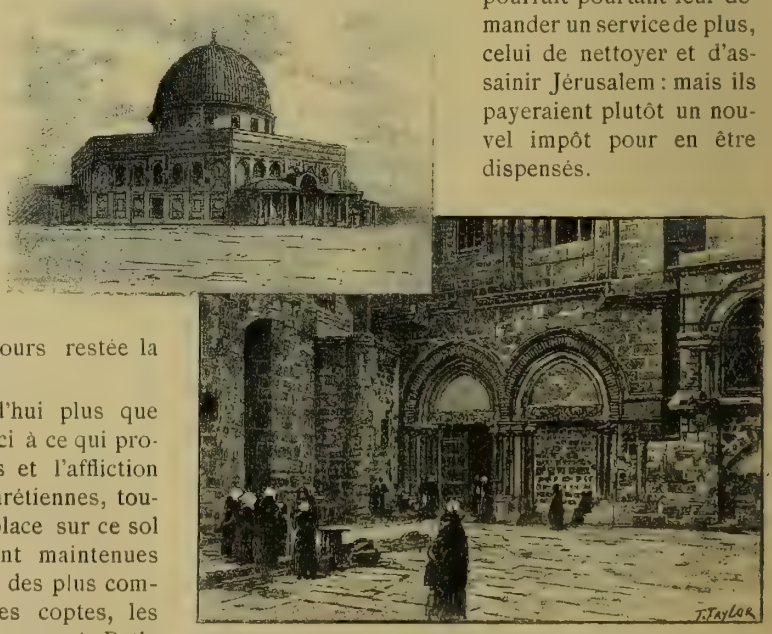
Puis nombre de dévotions de détail sont venues multiplier, petit à petit, les obligations du croyant dans la mosquée même et sur les parvis qui l'entourent; on n'atteint le rocher de Mahomet qu'après s'être prosterné devant les chapelles de plusieurs saints personnages....

Et tandis que, venus de tous les points de l'islam, de pieux musulmans accomplissent tous leurs rites, sans souci de la curiosité des Européens qui circulent au milieu d'eux, plus bas dans la ville, du côté du Saint-Sépulcre et sur la Voie douloureuse, des pèlerins chrétiens affirment, par des démarches semblables, leurs convictions différentes; et l'on pense alors à ce fait dominant toute l'histoire de cette ville que, juive, musulmane ou chrétienne, Jérusalem est toujours restée la capitale du monothéisme.

Malgré cette unité foncière, aujourd'hui plus que jamais la discorde règne, et nous touchons ici à ce qui provoque en Terre Sainte l'attention de tous et l'affliction des croyants, au conflit des confessions chrétiennes, toujours ardentes à se disputer la première place sur ce sol de leurs communs souvenirs et difficilement maintenues par la sagesse des consuls en un équilibre des plus compliqués : les catholiques, les arméniens, les coptes, les grecs, ont, dans l'église du Saint-Sépulcre, comme à Bethléhem, leurs chapelles particulières et leurs itinéraires obligatoires; les grecs, soutenus par l'argent qui afflue de Russie, sont les plus riches de tous, et surchargent de dorures, à la manière byzantine, le maître-autel de l'église, qui leur appartient; souvent, du Calvaire au Saint-Sépulcre lui-même, une procession d'orthodoxes suit un pèlerinage catholique; on cite, entre les croyants des divers rites, des altercations sanglantes dont les congrégations religieuses même ne se tiennent pas toujours à l'écart; et la lutte, envenimée sans cesse, tournerait plus souvent aux coups si la police du Saint-Sépulcre n'était faite par des portiers turcs.

Ces fonctionnaires ont leur poste à l'entrée; c'est là qu'ils passent la journée accroupis sur des nattes, non sans jeter souvent un regard de pitié sur les *Roumis* qui défilent devant eux; de même, un soldat turc en armes, les pieds nus dans des souliers éculés, monte la garde en pleine église de Bethléhem; le fusil appuyé à l'épaule, il veille, en égrenant son chapelet musulman, à la paix de ce sanctuaire chrétien.

Ces Turcs, dont l'humeur est toujours égale, supportent cependant de dures privations : maîtres du pays d'après les protocoles politiques, ils ont plutôt, en fait, les charges que les profits de l'occupation; seuls astreints au service militaire, ils payent aussi de lourds impôts, n'ayant point de consul qui les défende contre l'avidité des pachas; les soldats, à peine vêtus, mal nourris, sont pourtant d'une docilité remarquable, et feraient, en cas de guerre, d'aussi belles troupes que celles de Plevna. L'Europe ne cesse d'adresser au Sultan des réclamations pour des méfaits plus ou moins imaginaires commis au loin par des personnes qui sont à peine ses sujets; elle devrait plutôt lui montrer quelque reconnaissance, car sans lui, sans ses pachas et ses soldats, la question d'Orient se compliquerait vite; la présence des Turcs en Orient et spécialement en Palestine est une garantie d'assurance mutuelle pour les puissances occidentales; il faudrait les inventer s'ils n'existaient pas. On pourrait pourtant leur demander un service de plus, celui de nettoyer et d'assainir Jérusalem : mais ils payeraient plutôt un nouvel impôt pour en être dispensés.



ENTRÉE DU SAINT-SÉPULCRE ET MOSQUÉE D'OMAR.
Photographie de MM. Berthaud et Mathieu.

Les Agriculteurs français au Tonkin

Tout le monde sait aujourd'hui que le Tonkin est un pays agricole par excellence. Ce que l'on connaît moins, ce sont les efforts tentés avec pleine réussite par nos compatriotes d'Extrême-Orient dans la grande exploitation de la culture proprement dite et de l'élevage. Nous pensons que nos lecteurs nous seront reconnaissants de l'aperçu que nous donnons ici, d'après des documents spéciaux et récents que nous devons à l'obligeance de M. de Mathuisieulx.

Si l'on considère le Tonkin à vol d'oiseau, on ne discerne d'abord que deux régions bien tranchées : la plaine, c'est-à-dire le Delta avec sa population intense et grouillante; la montagne, c'est-à-dire un amas inextricable de hautes terres, âpres, sauvages, presque entièrement désertes.

A peine débarqués, les premiers colons français comprirent qu'il leur serait impossible de s'établir dans le Delta, où l'indigène afflue, où la plus petite parcelle de terrain est soigneusement cultivée. Dans cette région de propriété morcelée, il faudrait acheter des centaines de lots à des propriétaires différents pour constituer un domaine suffisant. Et les possesseurs de ces lopins répugnent à aliéner la rizière ancestrale: ils la vendraient fort cher, si toutefois ils consentaient à la vendre. D'autre part, la densité extraordinaire de la population, qui dépasse quelquefois celle de la Belgique, s'opposerait à une production fructueuse, puisque le sol suffit à peine à nourrir le trop grand nombre d'habitants.

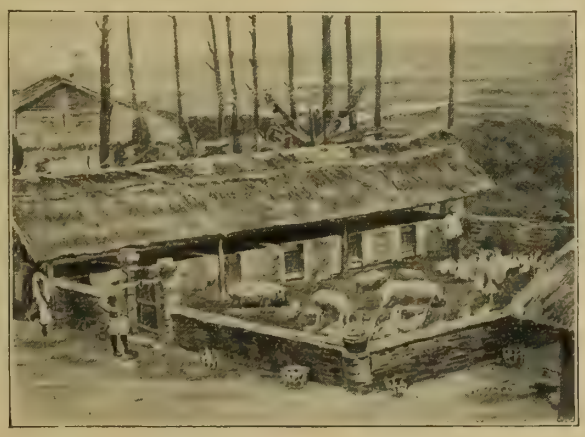
ENTRÉE DE FERME AU TONKIN.
Photographie de M. Schneider à Hanoï.

Les montagnes se présentèrent alors à la vue des nouveaux débarqués, avec leurs étalages de forêts et de massifs rocheux, tout autour de la plaine inondable, comme les étages d'un Colisée autour de l'arène. Mais là c'était le défaut contraire à celui du Delta. Plus de riche couche d'humus! Des déserts pierreux, des forêts vierges. Point de voie de communication. Une piraterie incessante, un climat vicié par les brusques écarts de température et par les émanations des forêts. D'ailleurs, très peu d'espaces cultivables, entre les solitudes rocheuses ou forestières.

Mais, entre ces deux régions bien tranchées, à la lisière de l'une et de l'autre, une zone mitoyenne frappa la vue des futurs agriculteurs. C'était une large bande de territoire qui formait la transition entre le Delta et les hauts plateaux. On l'appela fort à propos la « région moyenne », et les grands agriculteurs y construisirent leurs fermes.

Ce n'est plus le Delta, ce n'est pas encore la montagne. Le sol, bosselé en mamelons, se couvre aussi d'un riche humus; l'eau ne manque pas; le climat tempéré est sain, car les marécages des basses terres ont disparu et les forêts fiévreuses des montagnes ne paraissent pas encore. Aucun rocher ne perce la terre et ne contrarie l'herbe, qui s'améliore rapidement dès qu'un peu d'eau canalisée vient à passer sur elle. Enfin, la population très clairsemée permet l'entreprise de fructueuses plantations pour l'exportation. C'est à cette région qu'appartiennent : le nord du Than-Hoa, le sud d'Hanoï et de Nam-Dinh, le Hong Hoa, le Sontay, une partie d'Haïduong, du Dong-Trieu, du Thaï-Ngnuyen et du Yen-Thé. On peut aussi grouper dans cette liste le fond des vallées du fleuve Rouge et de ses affluents, la rivière Claire et la rivière Noire.

Cependant, si favorable que soit cette large ceinture productive, on ne pourrait, pas plus qu'en nul autre point de l'Indo-Chine, y faire de la colonisation européenne. Nos possessions d'Extrême-Orient ne sont et ne seront jamais que des colonies d'exploitation, tant à cause du climat trop débilitant pour permettre le travail direct de l'Européen, qu'à cause des prix minimes de la main-d'œuvre, prix suffisants pour les indigènes, absolument dérisoires pour l'entretien des colons français. Donc l'étranger ne peut tenter que la grande exploitation, celle qui se fait par la main-d'œuvre indigène.



LA BASSE-COUR DE LA FERME.
Photographie de M. Schneider à Hanoï.

On conçoit que pareille entreprise ne peut se faire sans capitaux. Il faut une première mise de fonds pour construire des bâtiments et pour acheter le matériel nécessaire. Or le matériel coûte cher, parce qu'il vient d'Europe, c'est-à-dire de 4000 lieues de distance. Le passage d'un mouton a été payé jusqu'à 150 francs, comme l'a raconté M. de Lanessan à la Société de Géographie commerciale. Mais le plus grand succès est venu récompenser ceux qui ont aventuré leurs capitaux

pour semer sur la plus belle des colonies françaises.

Aujourd'hui les concessions et propriétés agricoles du Tonkin sont exploitées en grand nombre: elles le sont dans toute la force du terme, sur toute l'étendue des territoires concédés. Dans la province de Bac-Ninh, MM. Gobert exploitent 221 hectares en rizières, en cultures maraîchères et en pâturages peuplés de bétail. A Bac-Ninh, M. Rouzé, possesseur de 305 hectares, a planté du café et du maïs, et M. Gavanon a couvert son domaine de vigne et de mûriers. Les frères Guillaume, à Késo, ont piqué 150 000 pieds de café, en même temps qu'ils se sont adonnés à d'importants élevages de chèvres et de moutons. Le café est en pleine prospérité à Hung-Hoa, dans les concessions Bizot et Verdier. 8000 hectares de coton constituent le domaine de M. Bourgoin-Meiffre à Camkhé. Et nous ne citons qu'au hasard quelques noms, parmi les principales exploitations. Il faudrait plusieurs colonnes pour les énumérer toutes.

Une des plus anciennes et des plus importantes fermes françaises du Tonkin est celle que MM. de Boisadam et Chesnay ont organisée aux environs de Phu-Lang-Thuong, à 8 kilomètres de cette ville, à cheval sur le chemin de fer de Langson. Ce n'était qu'une contrée dépeuplée. Les deux grands agriculteurs y ont amené des indigènes qu'ils ont groupés par villages. Immédiatement quelques rizières ont été mises en valeur pour le besoin des ouvriers : car cette culture s'adapte très bien aux bas plateaux où la faible altitude permet des arrosages fréquents sur des surfaces aplanies et échelonnées en escaliers.

Mais les principaux efforts de MM. de Boisadam et Chesnay se sont portés sur l'élevage. Une rivière a été captée : cette retenue d'eau forme un vaste étang qui permet d'humecter tous les points de la concession. Aussi l'herbe s'est-elle prodigieusement améliorée en très peu de temps. Le foin du pays, aujourd'hui bien récolté, remplace avantageusement les fourrages qu'il fallait faire venir à grands frais de la métropole. Dans les vallons, de grands *paddocks* ont été clôturés. Chaque matin les juments y sont lâchées avec leurs poulains. Ces animaux, abrités de la chaleur du jour par les lataniers, paissent là une herbe aussi grasse que celle de Normandie.

Nous reproduisons ici plusieurs photographies de cette vaste et superbe concession. Nous en devons la communication à M. Chesnay, celui-là même dont la capture par les pirates avait ému toute l'Indo-Chine l'an dernier. Depuis le tirage de ces épreuves, la ferme a subi de nombreuses améliorations : aujourd'hui tous les bâtiments sont en brique.

Quarante juments, soigneusement entretenues, ont été saillies, la première année, par des étalons du pays et ont donné des produits qui démontrent combien l'aménagement avait été judicieusement compris. N'oublions pas que la question chevaline est l'une des plus importantes de la colonie. Le Tonkin manque de chevaux. Il faut en produire à tout prix. Il faut en produire beaucoup, afin que l'administration militaire n'aille plus chercher, à grands frais et fort loin, ses chargements de mulets.

La production des bœufs est aussi très considérable. L'élevage se fait rien que sur des pâturages naturels. Les vaches sont arrivées à donner, en fait de lait, le double et même le triple des quantités précédentes. Car tous les Tonkinois savent ce qu'il en coûte pour s'offrir du lait frais. Comme il faut traire trois ou quatre vaches pour remplir un litre, cette quantité se vend jusqu'à 2 francs et 2 fr. 50. C'est là la spécialité des nègres malabars, qui possèdent des étables opulentes aux environs de Saïgon et des autres grandes agglomérations de la colonie. L'élevage de l'espèce bovine est extrêmement productif, à cause de la rapidité de la croissance : il ne faut que trois ou quatre ans à un bœuf pour atteindre sa pleine maturité.

Quant aux bergeries tonkinoises, elles ont un double intérêt : introduire un animal tout à fait étranger au pays et lui faire perdre les défauts qu'il a, en y arrivant. C'est ainsi que les moutons du Yun-Nan et d'autres provinces de la Chine perdent au Tonkin l'excès de graisse si préjudiciable au développement de la viande. Avec des parents nouveaux, venus de France, on a obtenu d'étonnantes améliorations.

La concession de Phu-Lang-Thuong produit aussi un grand nombre de porcs. MM. Chesnay et de Boisadam ont obtenu une très belle espèce avec les types indigènes, qui, d'après certains auteurs, sont une dégénérescence des types européens, portugais, italiens, français.

Le cochon tonkinois a d'ordinaire une chair molle qui dégoûte beaucoup d'Européens; d'heureux croisements ont fourni une qualité bien supérieure. Il y avait, du reste, un choix abondant pour les croisements, depuis le porc noir du Delta, appelé *cochon de hamac*, jusqu'au porc massif et volumineux de la montagne, appelé *cochon éléphant*. On sait quelle prodigieuse quantité de viande porcine consomment les Annamites. Aussi tous les villages sont-ils encombrés de ces pachydermes. Et le nombre en est toujours insuffisant, à cause des continuelles exportations faites en Chine, par la voie d'Haïphong à Hong-Kong.

Au point de vue agricole proprement dit, les grandes concessions françaises ne le cèdent en rien à l'élevage. Le coton, qui existait déjà à l'état sauvage, a été mieux aménagé. En face d'Hanoï, entre autres, sur la route de Bac-Ninh, une grande plantation de cotonniers prospère. A Tu-Fap, M. Bourgoin-Meiffre a obtenu des résultats très satisfaisants avec des plants de Manille et de Ceylan. Nombre de plantations indigènes s'installent à l'instar des fermes françaises.

L'*abaca* ou chanvre de Manille donne aussi des produits fructueux. M. de Cuers en possède de belles plantations à Dong-Trieu. Le mûrier n'a pas jusqu'ici satisfait beaucoup ceux qui ont tenté de l'acclimater; les premiers essais de MM. Samuel et Bourgoin-Meiffre n'ont pas donné de bons résultats.

En revanche, il en est tout autrement du caféier. C'est là le plus grand avenir de l'agriculture du protectorat. « Le café, dit M. de Pouvourville, à qui nous empruntons plusieurs de ces détails, le café sera au Tonkin ce que la vigne est à l'Algérie. » Les deux espèces qui se sont jusqu'ici le mieux prêtées au sol indo-chinois, sont le « grand bourbon » et le « libé-

LES RIZIÈRES AUTOUR DE PHU-LANG-THUONG.
Photographie de M. Schneider à Hanoï.

ria ». Il ne faut que trois ans à un plant pour produire, et jamais il n'y manque. Au bout de ce temps, le planteur a obtenu un arbuste vigoureux qui donne un kilogramme de graines.

Il y a bien d'autres cultures fort rémunératrices qui n'ont pas encore été tentées ou qui l'ont été fort peu. Le Tonkin se prête admirablement à la production de la canne à sucre, du camphrier, du pavot à opium, de la badiane, du thé, du jute, de l'indigotier, de la citronnelle, du manioc, de l'arachide, du ricin, de la vanille, etc.

Le gouvernement du protectorat a pris fort à cœur l'expansion agricole. Un établissement zootechnique a été installé dans la citadelle d'Hanoï. Il comprend un haras, une vacherie et une bergerie. Un jardin d'essai a été fondé à Hanoï; il fournit aux planteurs les graines et tous les renseignements nécessaires. Un syndicat de planteurs s'est constitué pour faciliter les tentatives nouvelles et les diriger vers le but commun, si longtemps désiré. Sous de pareils auspices, on peut prévoir l'époque où des milliers d'hectares, aujourd'hui arides et déserts, seront des champs animés et verdoyants comme ceux des plus riches contrées de la France.

M. de M.

Témérités Nautiques

On se rappelle peut-être la traversée de l'Atlantique exécutée l'an passé en 35 jours, de New-York à Queenstown, par un Norvégien, M. Adolphe Freitch, seul, à bord d'un petit schooner à dérive, la *Nina*, de 13 tonneaux, de 40 pieds de long.

Bien qu'ayant essuyé plusieurs tempêtes, dont la première lui démonta son gouvernail et l'autre lui fit perdre sa route, M. Freitch réussit à gagner l'Angleterre, plus gras de quinze livres qu'au jour de son départ, ce qui prouve un tempérament flegmatique.

Cet exemple a, cette année, tenté deux Américains, MM. Mac Callum et Slocum.

M. Mac Callum est parti seul de New-York le 13 juin dernier, sur un petit sloop de 19 pieds de long, prétendant arriver à la côte d'Islande en 40 jours. Il avait été rencontré au tiers de la route par le steamer *Taormina*, puis on n'eut plus de nouvelles de lui, lorsqu'on apprit, à la fin de septembre, qu'il venait d'arriver à Buenos Aires, à bord du *Stalwart*, qui l'avait recueilli à demi fou et presque mort d'inanition.

Son émule, le capitaine Joshua Slocum, a plus heureusement débuté. Il est vrai que son sloop, *Spray*, qu'il s'est construit lui-même, est un bateau plus sérieux que celui de M. Mac Callum. Le *Spray* a 40 pieds de long, et il est abondamment pourvu de provisions et de cartes. Le capitaine Slocum se propose de faire avec son yacht le tour du monde, qu'il a déjà fait cinq fois, dans des circonstances plus aisées.

Une des principales difficultés de naviguer seul est de dormir. Le capitaine Slocum prétend profiter pour cela des mauvais temps, ce qui est au moins original : le vent étant alors trop rude pour mettre les voiles, il attachera son bateau à l'ancre flottante.

Après avoir navigué de Boston à Gloucester, M. Slocum en partit le 7 mai dernier.

A la fin de juillet, il arrivait à Horta, l'une des Açores, et de là il réussissait à atteindre Gibraltar, au mois d'août. Le 26 de ce mois, il repartait pour le cap de Bonne-Espérance, l'Australie et le Japon, d'où il regagnera la côte ouest des États-Unis. En attendant des nouvelles de cette seconde partie du voyage, souhaitons-lui une aussi heureuse chance que dans sa traversée de l'Atlantique.

Fred. George Jackson. — *The Great Frozen Land : Narrative of a Winter Journey across the Tundras, and a Sojourn among the Samoyads.* — Edité d'après le journal de M. Jackson, par Arthur Montefiore, 1 vol. in-8, 46 grav. et 3 cartes, 297 pages Londres, 1895. Macmillan and C°, 15 shillings.

M. Jackson, l'un des chefs audacieux de l'expédition qui se trouve actuellement au cœur du bassin Arctique, dans les parages de la Terre François-Joseph, ne s'était pas lancé à la légère dans cette grave entreprise. En vue de parfaire son éducation d'explorateur et de s'assurer en connaissance de cause les meilleures conditions d'équipement, de vêtement, de nourriture réalisables, il avait passé un hiver parmi les Samoyèdes de la Sibérie occidentale. Le capitaine Wiggins l'avait débarqué, en septembre 1893, à Khabarova.

Partant de ce point, M. Jackson explora avec deux Samoyèdes l'île de Vaïgatch, dont il rectifia la carte, puis, le 11 octobre, il quitta Khabarova avec une caravane de Samoyèdes, et suivit la côte russe jusqu'au Varanger fjord, couvrant ainsi une largeur de 30 degrés de longitude. Il eut l'occasion dans ce long et rude voyage, accompli en plein hiver, de constater l'excellence des vêtements et des patins des Samoyèdes par comparaison avec ceux des Lapons. D'autre part, il reconnut chez ces derniers une plus grande aménité de mœurs et un abord plus aisé.

Il avait donc ainsi fait ses preuves d'explorateur arctique. Mais un séjour de quatre mois chez les peuplades errantes de l'Europe septentrionale n'a pas suffi pour faire connaître intimement à M. Jackson leurs mœurs, leur langue et leur religion. Aussi, dans les renseignements qu'il donne à ce sujet, relève-t-on quelques erreurs.

Néanmoins ce livre est respectable, parce qu'il témoigne de l'ardeur et de la pleine bonne volonté de M. Jackson dans l'expédition qu'il dirige actuellement.

Comment on voyage à Pied[1]

V. — L'Alimentation. — La Marche. — Le Coucher.

L'ALIMENTATION

MALGRÉ une dépense d'énergie souvent considérable, le marcheur évitera une alimentation trop copieuse, surtout au milieu de la journée. On sait que les guides, j'entends les guides sérieux, sont gens très sobres, bien qu'ils fournissent un travail énorme.

Il me souvient qu'un Italien engagé comme porteur — sa charge était de 15 kilogrammes au moins — fit presque sans prendre de nourriture la course de Chiesa, dans la Valteline, au col de la Maloggia, par le val Malenco. A mes instances, il opposait la constance d'une habitude dont il se trouvait bien, disait-il, en pareil cas; il ajoutait que « l'air de la montagne le nourrissait ».

Sans contester la vertu nutritive de l'air pur des régions alpestres, nous n'imposerons pas cette règle ascétique. Même avant toute dépense organique, nous conseillerons, sauf le cas d'un départ extraordinairement matinal, de ne jamais se mettre en route à jeun : une tasse de café noir et une bouchée de pain suffiront parfaitement.

Dans certains pays comme la Suisse, le premier déjeuner, café ou thé complets, serait pris plus utilement après une heure ou deux de marche qu'au saut du lit.

Le déjeuner proprement dit sera moins substantiel que le repas du soir. On évitera de se remettre immédiatement en marche : la digestion rend la marche pénible, la sueur abondante, la fatigue excessive, et puis, en séparant par un intervalle assez long les deux étapes de la journée, on laissera passer les heures chaudes.

On a préconisé une foule de produits autour desquels la réclame a mené et mène encore grand tapage. Il importe de redire que toutes ces préparations, en raison des alcaloïdes qu'elles renferment, n'agissent pas autrement que le thé, le café, le cacao. Comme la caféine et la théobromine, ces alcaloïdes nouveaux de la noix de kola, de la coca, du maté.... sont des excitants énergiques, des antidéperditeurs, des aliments d'épargne, mais non des aliments proprement dits.

Que, de temps à autre, on ait recours, par exemple, aux biscuits de kola, comme nous l'avons fait en montagne à titre d'expérience, il n'y a, bien entendu, à cela aucun danger; mais on fera bien, croyons-nous, de maintenir cet emploi à l'état d'exception.

Répétons encore que ces produits, de même que le thé et le café pris à haute dose, amènent un état d'excitation peu compatible avec un sommeil réparateur. En aucun cas on n'en fera usage dans la soirée.

DÉPART MATINAL

Se coucher de bonne heure et se lever tôt est un principe dont on doit se départir le moins souvent possible.

Cependant on ne se couchera qu'après avoir pris toutes les mesures que comporte l'excursion du lendemain : indication de l'heure du réveil, ordres concernant les provisions à emporter, la note de l'hôtel, les guides, mulets ou voitures, etc.

STATION DOLLFUS AU COL DE SAINT-THÉODULE.

Le départ matinal permettra de faire, aux heures les plus favorables et avec le minimum de fatigue, la plus forte partie de l'étape avant midi.

Si l'on doit s'aventurer quelque temps sur un glacier, il importe absolument que cette portion de la course soit faite avant que la chaleur solaire ait provoqué la fusion soit de la neige récente, soit même de la glace superficielle.

Il y a telles excursions en montagne qui exigent le départ avant l'aube, à la « pâle clarté des étoiles », renforcée au besoin par un falot. On peut ainsi parer aux difficultés imprévues, aux erreurs de direction, et s'accorder un temps suffisant pour voir tout à loisir et se reposer.

Nous plaignons ceux qui ne marchent pas pour *voir*, mais pour grossir la somme des kilomètres parcourus, et ceux qui grimpent sur un sommet sans nul souci du panorama; leur objectif n'étant que l'escalade, ils montent quel que soit le temps, dussent-ils être enveloppés du plus épais brouillard pendant toute la course.

Au début, pendant la première demi-heure, l'allure sera lente : les muscles encore engourdis paraissent incapables de fournir une longue étape; mais à l'air frais du matin un exercice modéré leur rend peu à peu vigueur et souplesse, et bientôt on arrive au régime normal, soit environ 5 kilomètres à l'heure.

LE COUCHER

Il va de soi que les étapes seront prévues de manière à atteindre chaque soir un hôtel, une auberge ou tout au moins, en montagne, un refuge du Club Alpin.

Bien que le mot de « chalet » possède je ne sais quel charme particulier et qu'il évoque des tableaux d'une grâce toute bucolique, on se gardera, sauf les cas d'impérieuse nécessité, de passer la nuit dans ces constructions primitives, malodorantes en dépit des courants d'air qui les traversent, dans la promiscuité d'animaux variés dont le sommeil n'est rien moins que calme.

Encore devrait-on préférer ces peu confortables gîtes aux chalets abandonnés que l'ouragan a disjoints, que les bergers ont souillés et rendus tout à fait inhabitables.

Coucher dehors, à l'air pur et parfumé, sous la voûte étoilée, est un rêve qu'ont caressé tous ceux que passionnent les courses en montagne. Rêve charmant mais peu hygiénique, car le refroidissement est notable, surtout par les belles nuits d'été et à une altitude un peu élevée.

S'il faut en croire les touristes qui, de gré ou de force, ont réalisé ce désir, la plupart s'en sont assez mal trouvés, étant données les conditions défectueuses du gîte et l'insuffisance des moyens de protection contre le rayonnement nocturne.

Je sais au moins une exception en faveur d'un touriste dont la passion pour les Pyrénées et particulièrement pour le Vignemale ne connaît pas de bornes. M. le cte Henry Russell-Killough a raconté souvent, dans les publications du Club Alpin Français, le charme qu'il a éprouvé, dans ses courses en montagne, à passer dehors un certain nombre de nuits d'été.

Il est vrai qu'il était prémuni contre la fraîcheur et l'abaissement de la température par un sac en peau d'agneau dans lequel il s'introduisait jusqu'au cou, à la façon des moujiks.

Un tel accessoire accroîtrait notablement le poids du bagage, que nous voulons réduire à son minimum, et puis ce qui est possible dans les Pyrénées, par un beau temps, pour un homme vigoureux, serait une dangereuse imprudence dans les Alpes, où les nuits sont beaucoup trop froides et humides.

(*A suivre.*) E. FONTAINE.

1. Voyez p. 492.

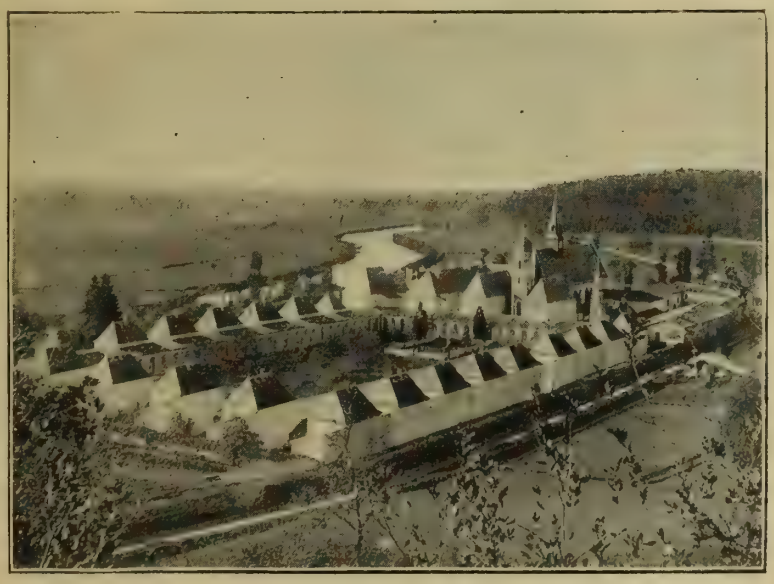
Notre Grand Concours de Vacances

En Villégiature

La Chartreuse de Vauclaire en Périgord

Nous sommes heureux de pouvoir placer ici, encadrant les jolies photographies de l'auteur, M. de Lage, le texte de la composition qui lui a mérité le second prix dans notre grand Concours. Les vues sont d'un artiste, délicat et pittoresque, le récit d'un écrivain. Le lecteur ratifiera notre jugement et joindra ses félicitations aux nôtres.

Dans la vallée supérieure de l'Isle, tout près de la station de Monpont, sur la grande ligne de Bordeaux-Lyon, s'enlève, comme un fond de décor sur une toile peinte avec les plus riantes couleurs, la Chartreuse de Vauclaire en Périgord. Adossée contre une haute colline, si touffue de vertes frondaisons qu'elle ressemble à une seule et gigantesque tête d'arbre, les vents qui soufflent du nord passent au-dessus des croix et des séraphins ailés qui affilent les cimes de ses clochers.



LA CHARTREUSE DE VAUCLAIRE,
VUE PRISE DE LA COLLINE DE MONTIGNAC.
Photographie communiquée par M. de Lage.

Radieuse et blanche, coiffée d'ardoise bleue, dans le silence ambiant de ses hautes murailles froides, où s'égrène, à intervalles rythmiques, le glas perlé des heures qui sonnent, la Chartreuse miroite au soleil avec le doux et pur éclat d'une robe de Vierge.

A ses pieds, un tapis se déploie, une banderole sinueuse et fuyante, jetant des éclats d'argent clair : c'est la jolie rivière de l'Isle.

Les choses ont leur poésie, et la poésie de ces lieux, marqués depuis plus de cinq siècles pour servir d'asile aux reposantes quiétudes du recueillement, est plutôt riante que sévère. Aussi son emplacement fut-il bien choisi, et le joli nom de Vauclaire (*Vallis Clara*) fort à propos donné à la Chartreuse du Périgord. Les fondateurs, attirés sans doute par la majesté du site, gravirent comme moi la pente douce de la colline dominant la plaine, et, arrivés au sommet où leurs successeurs d'aujourd'hui ont planté une grande croix blanche, ils s'arrêtèrent ravis.

Le spectacle est véritablement merveilleux, bien fait pour élever l'âme d'un chartreux, mais aussi celle d'un simple visiteur.

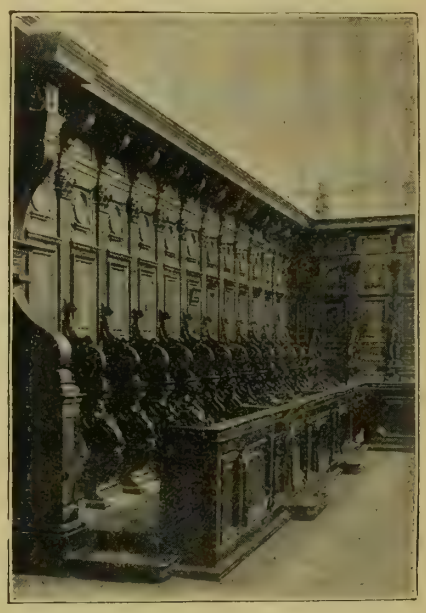
Au loin la vue s'étend sur la plaine, bornée à l'horizon par une ligne circulaire de coteaux bleuâtres, un peu raide à l'œil. A peine si une légère éminence se soulève en bosse sur la longueur de ce vaste demi-cercle. C'est le pic Chalus, jadis le siège du château seigneurial de la famille de Foix de Chantal. Il ne

reste pas une pierre, pas un vestige de l'antique maison, et seules les légendes du pays, qui disparaissent elles aussi, hélas! peuplent, la nuit, cette ampoule de terre nue de rondes processionnelles et hurlantes de lutins et de revenants.

Plus près de moi, à gauche, entre un bouquet de chênes et un alignement de peupliers, le clocher du village de Saint-Martial d'Artenset, un type des plus anciens clochers de France, à la lourde pyramide carrée, ouverte à l'étage supérieur de larges baies, couronnée par un toit de même forme, bas et trapu. Un vieux coq mangé de rouille grince à une extrémité du faîtage, tournant vers tous les points de l'horizon tantôt son long bec trop crochu, tantôt le panache parabolique de sa queue démesurément touffue.

Devant moi, la petite ville de Monpont, blanche, dans un fouillis d'arbres verts, projetant l'ombre de leurs ramures sur la surface azurée d'un nœud de rivière qui paraît de loin l'enserrer, puis, à côté, le bourg de Ménesterol écrasé dans les prés, et au loin, noyés dans une brume opaline, les coteaux en grisaille de la Gironde.

Au pied s'étend la plaine rase; on dirait d'un immense tapis fait de laines moussues, aux teintes effacées. Là-bas, de petits points roses vont et viennent : ce sont des bœufs qui paissent près des grandes taches jaunes des guérets, striées par les rubans verts des vignes en cordons. Plus loin encore, ces masses brunes, qui font songer à des pièces rapportées à neuf, sont des terres fraîchement labourées, tranchant sur la verdure pâlie des luzernes dernières.



STALLES DU CHŒUR DE L'ÉGLISE DES CHARTREUX.
Photographie de M. de Lage.

Telle une couleuvre géante qui glisserait en tordant ses anneaux sur ce moelleux tapis bariolé, l'Isle, en amont du monastère, se divise en deux bras, qui dessinent un cœur, puis, reprenant sa course sinueuse, après cette attention symbolique, elle fuit entre ses berges basses, se cache un instant pour reparaître au loin, s'amincissant en un long fil d'argent.

Des hauteurs de mon observatoire, tous les détails du monastère se détachent et s'expliquent avec la plus saisissante netteté. Voici le grand cloître rectangulaire flanqué des cellules des Pères, froides et luisantes, sans ouvertures sur l'extérieur, prenant le jour et la lumière, toutes, devant un carré de terre ponctué de petites croix noires bien simples, à l'ombre de gros cyprès. Soudain la cloche retentit, des portes s'ouvrent d'un geste automatique, et une procession de fantômes blancs apparaît au travers des arceaux du cloître, glissante et muette; mais, aussitôt disparue, le silence se fait plus grand, dans la demeure silencieuse.

Alors, instinctivement, mon œil se porte vers la vaste plaine bourdonnante de vie; je suis du regard la fumée d'un train qui passe au loin, égrenant son panache en petits flocons blancs, qui meurent aussitôt, et les deux impressions qui m'étreignent, s'opposent, contrastent, et se font valoir l'une l'autre, par le charme mutuel et profond de leurs attirances propres.

La Chartreuse de Vauclaire remonte à l'an 1330. Le cardinal de Talleyrand-Périgord, qui la fonda, fut en même temps son bienfaiteur, et lui octroya la jouissance de biens-fonds considérables, tant dans le voisinage du monastère que sur les territoires voisins.

Mais les événements disposèrent autrement de la générosité du cardinal, et les péripéties de la guerre contre les Anglais eurent leur contre-coup à Vauclaire. Les chartreux en furent chassés, et se retirèrent à Bordeaux : autour de la demeure provisoire des religieux se groupèrent peu à peu des maisons qui donnèrent naissance au village des *Chartrons*. Le souvenir de ce nom reste encore attaché au plus aristocratique quartier de notre grande cité du Midi.

A la fin de la guerre de Cent Ans, les moines retournèrent à Vauclaire, et les dernières années du xve siècle ainsi que la première moitié du xvie furent marquées par d'importants travaux de restauration, dont quelques-uns sont encore intacts. Vinrent ensuite les guerres de religion, succédant aux luttes politiques. Une grande partie de la noblesse du Midi embrassa, comme on sait, la cause de la Réforme, croyant ressaisir ainsi l'autorité perdue, peu à peu confisquée au profit du pouvoir royal, et la religion nouvelle pénétra en Périgord par le Fleix et Bergerac avec l'influence de la maison de Navarre, maîtresse de notre province. Les armées protestantes descendirent dans la plaine de l'Isle, et Vauclaire fut mis à sac : on massacra ses religieux, leurs corps furent jetés à la rivière.

Le monastère renaquit encore de ses cendres, et le xviiie siècle fut sa période glorieuse, l'apothéose, même un peu somptueuse et bruyante, disent certaines chroniques qui ne sont pas jansénistes, des disciples de saint Bruno.

Mais la violence révolutionnaire souffla bientôt sur les petites cellules silencieuses; les religieux expulsés se dispersèrent en Espagne, en Italie, et leurs biens furent vendus au profit de la nation, qui ne sut pas d'ailleurs en tirer très gros profit. Aussi Vauclaire changea plusieurs fois de mains, brûlant comme un bien d'Église, et les chartreux en reprirent une dernière fois possession par le rachat du monastère et d'une partie de ses anciennes dépendances, en l'année 1858. Leur exil avait duré soixante-cinq ans.

Aujourd'hui on pénètre dans le monastère par

CHARTREUX DANS SA CELLULE.
Photographie de M. de Lage.

un large porche s'ouvrant sur une cour intérieure. Des massifs de fleurs, des cordons bien dressés d'arbres à fruits nains, un jet d'eau un peu massif laissant tomber le dôme transparent de ses pluies dans une vasque large et profonde; un spacieux et pratique promenoir bituminé, longeant les murs, recouvert d'une gracieuse marquise de zinc ouvragé, qui porte à ses encoignures la boule symbolique surmontée d'une croix, préviennent agréablement le voyageur à son arrivée à Vauclaire. L'impression serait même plutôt riante que mystique.

Au bout du promenoir s'élève le toit triangulaire de l'église. L'édifice est de la fin du xve siècle, d'une conservation parfaite, et qui rendait certes bien inutile l'embellissement d'un goût plus empressé que sûr que l'on a fait subir à sa façade en recouvrant la teinte rose, fanée, de l'ancien mur en briques, par cet aveuglant crépi blanc, strié de longues lignes noires qui se croisent géométriquement, pour imiter de faux quartiers de pierre.

On entre dans l'église par une porte basse, peu monumentale, au-dessus de laquelle se dresse la statue de saint Bruno. De la nef, assez vaste, à quatre travées, s'élance une belle voûte en briques, menue, mais hardie dans sa ténuité, sans une brisure dans ses nervures. Aux moulures des consoles, soutenant la retombée des arcs, de même qu'à certains emblèmes favoris, étoiles et cœurs gravés sur les clefs, on reconnaît l'inspiration italienne de la Renaissance.

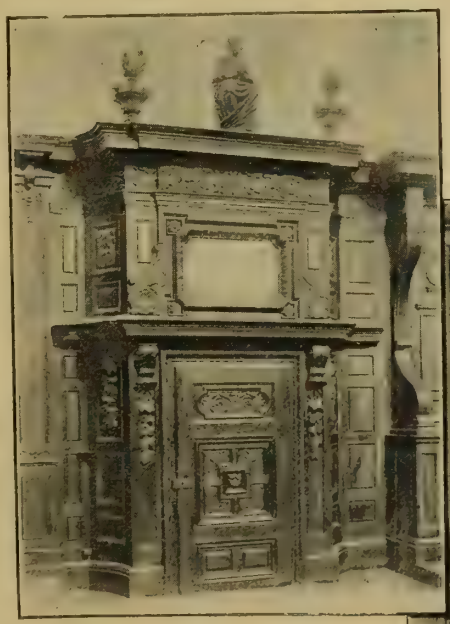
Elle s'affirme encore dans la fine ciselure de charmantes têtes d'anges soutenant les nervures de l'abside. On ne dirait pas les frères séraphiques de ces messagers radieux et bouffis que l'art religieux a semés, dans l'encens nuageux des Assomptions, mais plutôt les grands aînés coulés en pierre de ceux que peignit deux siècles plus tard, d'une main un peu profane, mais si gracieuse, le grand Boucher. Oh! les jolis petits anges! et comme ils semblent peu faits pour mirer leurs faces rieuses, dans cette rangée de crânes en ivoire poli, incrustés dans leurs stalles, rigides comme de blanches statues, à l'heure des longs offices.

L'inspiration de quelque artiste lointain, un saint homme de chartreux peut-être, les conçut ainsi, et sa mémoire ne sera pas plus chargée que sa conscience, du poids de cette belle œuvre.

D'ailleurs les plus beaux travaux décoratifs du monastère sont l'œuvre des religieux, aux différentes époques de vie de la chartreuse. Parmi les plus magnifiques, il faut citer les boiseries de l'église, qui ornent toute la longueur de la nef, y compris le chœur, travail exquis et de longue patience, menuisé au siècle dernier seulement, et neuf encore, il porte sans doute le cachet de ce siècle délicat; le siècle était trop voluptueusement imaginatif pour ne pas exclure de ses préoccupations artistiques ce que l'art sacré a de mystique et de rude.

Aussi bien, les pieux ouvriers se sont-ils efforcés de vaincre cette loi de nature qui force les hommes d'une époque à accepter les expressions diverses et sensibles de ses manifestations d'art, ses ambiances, ses reflets, ou à les concilier au moins avec les dures exigences d'une adaptation particulière, d'une pensée unique, dominant toutes les suggestions de modes et de conventions artistiques. En dépit des efforts les plus sanctifiés, le siècle a vaincu pourtant, imprimant son caractère à l'œuvre, semant sur elle des guirlandes de fleurs, des marguerites, des roses.

Les stalles de la nef sont en chêne et noyer massifs, séparées par des pilastres corinthiens cannelés, aux chapiteaux finement fouillés. Une large corniche les couronne, chargée de moulures savantes et d'ornements en rais de cœur, appuyée sur de riches consoles en volutes. Au-dessus du siège en demi-cercle, de la largeur de la main, où le religieux se repose des stations pénibles, des longs exercices, se dresse un panneau de plein bois orné d'une simple moulure en creux



I. PORTE D'ENTRÉE DE LA CHAPELLE DES PERES.

II. PORTE DE SÉPARATION DES DEUX CHAPELLES.

Photographies de M. de Lage.

VUE PRISE DE LA ROUTE DE MONPONT.
Photographie de M. de Lage.

que surmonte un cartouche ovale, vide, entouré d'une guirlande en bosse. Les accoudoirs sont des touffes de feuillage entremêlées de fleurs.

La longue nef est divisée en deux chapelles : la première, touchant à l'abside, est réservée aux frères, l'autre, celle du chœur, occupée par les pères. Une cloison masquée par deux autels les sépare, entre lesquels s'ouvre une porte, permettant de les mettre en communication.

Cette porte, à deux vantaux, taillés chacun dans un madrier de chêne, est une merveille de grâce, d'élégance, de légèreté, malgré la lourdeur massive de ses découpures à jour. C'est un mélange très orné, et d'une ordonnance simple cependant, de feuilles de chêne et d'acanthe, en des flexions d'une souplesse très étudiée, d'une distribution harmonique, décelant le labeur patient d'un artiste original et fantaisiste.

En regardant de près ces sculptures que la piqûre des vers a heureusement respectées, on découvre çà et là, jetées sans ordre, au hasard de l'inspiration dans des entrelacs de guirlandes, dans le pli gracieux d'une feuille, des roses qui se cachent, de jolies marguerites étoilées.

Citons encore la porte d'entrée de la chapelle des Pères, le siège abbatial du chœur, autre merveille du XVIIIe siècle. Un dossier haut, creusé dans le bois plein en quart de rond, porte les attributs du sacerdoce antique, soutenus par deux jolies têtes d'anges, à l'expression mutine, presque mignards, couronnés de roses, bien de leur siècle ceux-là, souriants à leurs aînés de pierre de la nef, avec un air de vague et lointaine reconnaissance.

Et il y a bien d'autres choses encore à la chartreuse de Vauclaire, belles à voir, curieuses et inspiratrices,... mais il faut savoir se borner. A peine j'ose parler de la blanche et accueillante hôtellerie du monastère, de l'excellent Frère qui, par les grâces aimables de son hospitalité, y fait trouver les retraites aussi reposantes et agréables que courtes, des jardins où mûrissent les fruits dorés les plus beaux de la plaine.

Je dirai cependant que dans la paix sereine de cette demeure, perle de choix, sertie dans le plus beau chaton de verdures et d'eaux vives, qui lance les flèches de ses rayons sur le pays voisin qu'elle semble protéger, et qu'elle embellit, la vie coule heureuse et douce.

Au seuil de la porte d'entrée, derrière un rideau de sapins verts, qui cache la vue de la jolie plaine fuyante, viennent se heurter quelquefois les cruelles agitations du monde, ses convoitises, ses regrets, ses rancœurs. Alors la lourde porte s'ouvre, sous la poussée d'un vieux frère barbu, marmottant et doux, et le cœur agité se refuse à l'appel des sens, dans ce silence qui réconforte et guérit.

Ici, point de visages renfrognés ou sévères, mais des bouches qui sourient, de grands yeux qui se baissent, mais qui s'ouvrent aussi, quand on les rencontre, limpides et calmes, ainsi que des yeux d'enfants.

Tout moine triste, dit un bien vieux dicton, est un triste moine. Je n'ai pas vu de chartreux moroses à Vauclaire, et je ne suis jamais entré au monastère, je n'y ai jamais accompagné aucun visiteur ami, sans en sortir plus léger, plus content de moi-même, je n'ose pas dire, meilleur.

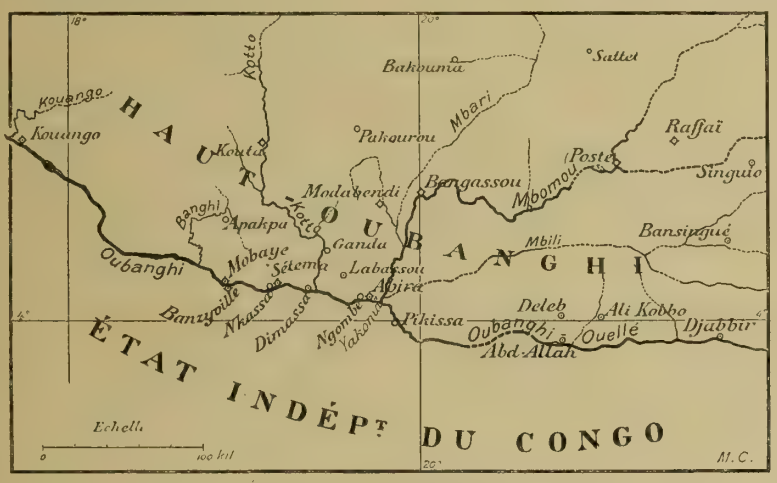
Sur le Haut-Oubanghi

La Mission Decazes

C^t DECAZES.

La mission du Haut-Oubanghi, qui avait pour chef le commandant Decazes, avait été envoyée dans les conditions suivantes :

La délimitation franco-congolaise de 1887 donnait pour limite entre l'Etat indépendant du Congo et le Congo Français d'abord le thalweg de l'*Oubanghi* en remontant cette rivière depuis son confluent avec le Congo. En suivant cette rivière, on s'élève presque directement au nord, puis, une fois franchis les rapides de *Banghi*, la vallée, décrivant un arc de cercle vers l'est, vous ramène ensuite vers le sud. La frontière devait quitter le thalweg au point où celui-ci couperait dans cette région le 4e parallèle nord, celui-ci devenant alors la ligne de séparation des deux États.



CARTE DE LA MISSION DECAZES.

Mais un peu en amont du poste des *Abiras*, l'Oubanghi est formé par la réunion des deux rivières qui coulent toutes deux presque parallèlement de l'est à l'ouest, le *Ouellé* au sud, et le *Mbomou* au nord. Le Ouellé, qui d'ailleurs est la branche mère de l'Oubanghi dont il continue la direction, coupe seul le 4e parallèle; le Mbomou est tout entier au nord de cette ligne. Or les agents du Congo Belge prétendirent que c'était le Mbomou qui était la branche mère de l'Oubanghi, que dès lors la frontière nord de l'État indépendant devait être reportée jusqu'à cette rivière sans plus tenir compte du 4e parallèle. La France protesta contre cette interprétation; des négociations diplomatiques furent engagées entre Paris et Bruxelles. Mais, pendant ces négociations, les Belges s'agitaient dans le territoire contesté, y amassaient des forces, et influençaient les indigènes. Il ne fallait pas laisser trancher la question de fait pendant que l'on discutait le point de droit. C'est alors que la France décida l'envoi dans le Haut-Oubanghi de la mission Monteil, et, comme il fallait rapidement aller appuyer là-bas les protestations de notre résident, M. Liotard, on envoya en avant le commandant Decazes, en attendant le gros de la colonne (qui depuis, comme on sait, a reçu une autre destination).

Le commandant Decazes s'occupait à Saint-Louis de recruter des Sénégalais, ce qui fut assez difficile, en raison du choléra qui sévissait alors sur notre possession, et arrivait enfin à *Loango* le 27 août 1893.

La mission se rendit d'abord à Brazzaville par la route bien connue à travers la forêt : elle rencontra là M. de Brazza. Pour donner plus rapidement des secours à notre agent du Haut-Oubanghi, on détacha le lieutenant Vermot avec un certain nombre d'hommes sur une chaloupe à vapeur, avec la consigne de gagner le plus rapidement possible les postes des Abiras; le reste de l'expédition suivait, plus lentement, en pirogues. Malheureusement la chaloupe à vapeur eut une avarie dans les environs de la rivière Kassaï, et elle fut rejointe par les pirogues.

La mission arrivait le 4 décembre à Banghi et franchissait les rapides.

En amont des rapides, la rivière coule entre des berges monotones au milieu d'une grande plaine marécageuse. Les habitants de cette région sont les *Ouadda*, qui forment une population nombreuse, de type peu agréable. Plus haut, ce sont les *Banziris*, qui sont, quoi qu'on en ait dit, aussi laids que les autres nègres. Ils se distinguent par la coquetterie qu'ils mettent à se coiffer; les hommes se font avec leurs cheveux tressés et ornés de verroterie des sortes de casques, tandis que les femmes, au moyen de ficelles noircies, allongent leur chevelure au point de la faire traîner par terre.

Au-dessus de la rivière *Kouango*, l'Oubangh devient très large, jusqu'à atteindre plusieurs kilomètres de largeur. Sur les deux rives la plaine est si basse qu'elle est fréquemment inondée; les habitants construisent dans cette zone des villages temporaires, qu'ils abandonnent lors des inondations pour se réfugier sur les terrains un peu plus relevés.

Au-dessus de cette région marécageuse, l'Oubanghi traverse un seuil de rochers qu'il franchit par des rapides dans un étroit couloir, puis on arrive de nouveau dans une immense plaine basse et marécageuse. C'est dans celle-ci qu'est situé le poste des *Abiras*.

La mission séjourna onze mois aux Abiras, attendant toujours le commandant Monteil. Sa situation n'était pas gaie : le commandant Decazes la décrit ainsi : « Pas un arbre n'abrite le poste, qu'entourent de hautes herbes; pas un mouvement de terrain ne vient distraire les yeux aussi loin que la vue peut s'étendre.

Le sol est argileux, aride, et à grand'peine laisse-t-il pousser quelques maigres légumes. Inutile d'ajouter que la fièvre y règne en permanence sous toutes ses formes, et que la dysenterie y est à l'état permanent. »

Pourtant le commandant agit autour de cette base d'opérations. Il obtint la soumission des *Boubous*, négocia avec les N'Sakaras et fonda à Moda Bouendi, sur un affluent du M'bomou, un poste qu'il confia au lieutenant Vermot. Dans l'intervalle, des ordres venus de Paris avaient interdit de faire aucune démonstration dans la zone contestée. Du côté qui nous appartient, il restait, au point de vue géographique, beaucoup à faire. Pour s'occuper, les officiers firent des relevés géographiques; la mission fixa le tracé de diverses rivières indiquées jusque-là par un pointillé. Le lieutenant Julien et M. Bobichon, agent du Congo français, explorèrent les rives du Koto et marquaient son importance comme moyen d'accès au Haut-Chiari. Le pays était reconnu à 200 kilomètres plus au nord.

Enfin arriva la nouvelle que les négociations avaient abouti; le territoire contesté nous était reconnu. En même temps on apprenait qu'en raison de cette solution, le commandant Monteil ne viendrait pas : le commandant Decazes était nommé commandant supérieur du Haut-Oubanghi.

Mais celui-ci, fatigué, épuisé par les fièvres, voyant la mission, en somme, terminée, laissa le commandant à un des officiers placés sous ses ordres, le capitaine Ditte, et reprit la route de la France le 14 janvier 1895.

Le début de ce voyage de retour était marqué par un malheur : en approchant du poste de *Dongouta*, où avait été, à la montée, établi un poste de Sénégalais sous le commandement du sergent Guélorget, le commandant Decazes remarqua que les habitants s'enfuyaient sur son passage; sur l'emplacement du poste il ne trouva plus que des cendres encore fumantes : le village voisin était abandonné; un enfant, seul, rôdait par là, et, sur les questions anxieuses du commandant, fit silencieusement, avec sa main, le geste de couper la gorge.

Au village suivant, on apprit la lugubre histoire.

La veille même du passage du commandant, le sergent, voulant faire réparer la toiture du poste, demanda aux habitants du village, dont il ne se méfiait nullement, d'apporter de la paille : il en vint beaucoup, apportant chacun sa botte. Les Sénégalais étaient montés dans la toiture; le sergent, au pied, recevait et payait la paille. Subitement il fut assommé par derrière et égorgé; les noirs mirent le feu à la paille et massacrèrent un à un les Sénégalais à mesure qu'ils descendaient de la charpente. Deux hommes seulement, qui étaient absents, partis pour chasser l'éléphant, échappèrent au massacre, et c'est d'après leurs témoignages qu'on put reconstituer la scène. Le commandant châtia les meurtriers et rétablit le poste, fortifié cette fois, qu'il appela Guélorget.

Le Haut-Oubanghui forme actuellement un nouveau gouvernement colonial sous le commandement de M. Liotard, dont l'activité achève l'occupation fixée par les traités.

Le principal résultat de la mission du Haut-Oubanghi aura été surtout géographique : c'est le tracé de la carte d'un morceau de territoire jusque-là resté dans le vague. Nous publions ci-joint un croquis des itinéraires levés par les officiers de la mission, et pour apprécier leur œuvre, nous donnons la parole au commandant Decazes :

« Si cette mission n'a pas donné tous les résultats que nous pouvions en espérer, du moins elle aura valu à la géographie la première notion ou les premières reconnaissances partielles d'un certain nombre de cours d'eau dont les noms étaient peu connus et dont le tracé restait fort indécis. Comme populations, nous avons vu apparaître, dans l'histoire des peuples africains, quelques noms jusqu'alors ignorés, les *Iagbas* du Koto, cultivateurs paisibles et doux, les Agouffos et d'autres encore. Les lignes que nous n'avons pu qu'esquisser seront précisées par nos successeurs. Ils apporteront à leur tâche la bonne volonté, le dévouement absolu qui, au milieu des fatigues et des rudes réalités de la vie d'explorateur, trouvent leur source intarissable dans le sentiment des devoirs envers le pays. »

Le commandant Decazes a le droit de parler ainsi. Ses états de service le lui consacrent. Fils d'un consul de France à Porto Alegre (Brésil), il a été depuis la guerre de 1870, pendant laquelle il s'engagea tout jeune dans un régiment de marche de dragons, l'homme de toutes les besognes difficiles et des tâches imposées par la défense ou la grandeur de la patrie.

Ayant quitté l'armée après 1870, il y rentra d'abord dans l'infanterie de marine, où il gagna ses galons de sergent-major, puis dans les spahis du Sénégal. Nommé sous-lieutenant sur le champ de bataille de Niaganola, blessé et malade, il revint quelque temps après en France, et passa lieutenant au 12e régiment de chasseurs à cheval à Rouen.

C'est vers 1883, au moment où M. de Brazza fondait définitivement le Congo français, que M. Decazes repartit pour l'Afrique, apportant à cette œuvre nouvelle, dès la première heure, sa foi et ses efforts. Chargé de fortifier Booué, chez les M'fang Matrina du Haut-Ogôoué, puis chef de la zone Parsa-Alima de juin 1885 au mois d'août 1885, il avait rendu tant de services au gouverneur général, que celui-ci, revenant en France, lui confia la direction de la nouvelle colonie du mois de septembre 1885 au mois de janvier 1887.

Ce fut alors son tour de revenir en France, où il reçut, avec le grade de capitaine et la croix, la récompense de ses services. Sa santé ébranlée l'a longtemps ensuite écarté de l'Afrique. Mais il a toujours été prêt à défendre la colonie qu'il avait aidé M. de Brazza à organiser par une politique analogue à la sienne, d'égards avec les indigènes et de conciliation. Sa dernière mission sur le Haut-Oubanghi, dont nous venons d'exposer les motifs et les résultats, en a fourni une nouvelle preuve

Le Transsibérien

Ce serait une erreur de croire que les Russes, en poussant les travaux du chemin de fer Transcaspien, aient mis moins de hâte à la construction du Transsibérien. Il n'est pas impossible que les derniers événements d'Extrême-Orient ne les invitent à en poursuivre la construction avec plus d'activité encore. Et cependant il faut reconnaître que le Transsibérien, pendant ces dernières années, a progressé rapidement.

Il y a deux lignes en service qui franchissent dès maintenant les monts Oural. L'une va de Perm à Tioumen, et cette dernière station est déjà à 544 kilomètres d'Ouralskaïa, station frontière entre l'Europe et l'Asie.

Cette voie évidemment rejoindra plus tard le Transsibérien; la grande ligne destinée à traverser toute la Sibérie méridionale traverse plus au sud la chaîne de l'Oural. Passant par Samara et Oufa en Europe, elle franchit les montagnes à Zlatooust. Dès 1891 elle atteignait la station de Tcheliabinsk, qui s'est rapidement développée depuis. Aujourd'hui la ligne est ouverte jusqu'à Omsk, et le pont sur lequel elle franchira l'Irtych est déjà à demi terminé.

A Tcheliabinsk, on était à 1 400 kilomètres de Moscou. Le nouveau tronçon de Tchéliabinsk à Omsk a une longueur de 790 kilomètres. Deux trains par jour desservent cette section du Transsibérien. Le trajet dure 45 heures, ce qui peut paraître un peu excessif pour une semblable distance. Mais les arrêts sont fort longs : 20 minutes le plus souvent, une heure parfois. Aussi les voyageurs ont-ils largement le temps de satisfaire leur faim aux buffets très passables installés dans certaines gares. A chaque halte, on trouve un samovar rempli d'eau bouillante où chacun peut aller remplir sa théière. Des paysans viennent vendre du poisson, quelques légumes, des fraises. Les bâtiments sont en briques, et à côté ont été bâtis des réservoirs à eau en granit.

Entre Tcheliabinsk et Omsk, le paysage est assez plat : de grandes prairies, coupées de bouquets d'arbres; çà et là, quelque lac salé.

Les troisièmes classes, où se superposent pour la nuit trois rangs de lits, sont peut-être les plus confortables du monde, et elles sont relativement meilleures que les secondes.

Au delà d'Omsk, la ligne n'existe encore qu'en projet, se dirigeant sur Tomsk, Krasnoïarsk, Nijné-Oudinsk et Irkoutsk, pour contourner ensuite la Mandchourie et redescendre sur Vladivostok, sur la mer du Japon. A cette extrémité on a déjà construit 600 kilomètres du Transsibérien, de Vladivostok au confluent de l'Amour et de l'Oussouri, et ce tronçon va continuer à s'allonger vers l'Occident, marchant au-devant de la ligne venant vers l'Orient, ce qui permettra d'exécuter encore plus vite cette œuvre gigantesque, ce chemin de 7 992 kilomètres de rails, qui sera pour la Russie une voie stratégique et commerciale de premier ordre.

René Bazin. — *Terre d'Espagne.* 1 vol. in-12, 336 pages. Paris, 1895. Calmann Lévy : 3 fr. 50.

Voici un aimable récit de voyage. M. Bazin s'était fait connaître jusqu'à présent par ses études sur l'Italie, et l'on n'a pas oublié sans doute *Sicile*, que l'Académie française a couronné, ni *les Italiens d'aujourd'hui*. De l'Espagne, avant son voyage, il ignorait tout, au contraire, et le pays et les gens. Il l'avoue lui-même ingénument en commençant. Mais M. Bazin est de cette race d'esprits privilégiés qui savent plaire, quel que soit le sujet auquel ils s'appliquent. Sa connaissance parfaite des choses italiennes lui rend faciles des comparaisons ingénieuses; grâce à son élégance native, à sa faculté d'observer le trait de mœurs et à le rendre avec éclat, il charme par des riens, des anecdotes en apparence insignifiantes, des bouts de dialogue, mais le tout si joliment encadré !

Les commentaires du voyageur sont toujours agréables, car c'est en artiste qu'il juge. La poésie, l'esprit, l'ironie douce ne perdent jamais leurs droits chez lui.

Il n'y a d'ailleurs pas seulement des qualités littéraires dans ces souvenirs. Le voyage fut court et ne dépassa guère deux mois. L'impression que garde le voyageur de cette rapide promenade est nette pourtant, et très complexe. Il y a tant d'Espagnes ! Madrid ne ressemble guère à Séville ni à Grenade, pas plus que ces dernières ne sont comparables à Burgos ou à Salamanque. Mais ce qu'il y a de plus intéressant, c'est la description de Gibraltar, ce lambeau de terre anglaise en plein monde espagnol. M. Bazin s'en tire avec un véritable talent. Il montre le patriotisme espagnol encore sensible à cette atteinte portée autrefois au patrimoine national.

Chemin faisant, le voyageur note ses conversations avec des hommes considérables ou les esprits distingués qu'il eut l'occasion de rencontrer. Il en est de très intéressantes. En passant à Lisbonne, le roi et la reine de Portugal lui accordèrent une audience. — Naturellement, enfin, il ne manque pas de détails sur les danses nationales et les courses de taureaux. M. Bazin vit quelque part de petits Espagnols jouer ensemble « aux courses de taureaux » !

Bref, si le lecteur, en ouvrant cet ouvrage, ignorait l'Espagne, il peut espérer qu'il en aura une vision nette après l'avoir lu, et ce gain lui sera venu sans effort et sans ennui.

Henry M. Stanley. — *My Early Travels and adventures in America and Asia.* — 2 vol., 301 et 424 pages, 1895. Londres. Sampson Low, Marston et Cie, 12 shillings, 6 dollars.

Comme le fait observer M. Marston dans la « note de l'Éditeur », le contenu de ces deux volumes n'est que de l'histoire ancienne. M. Stanley y a réuni une série de lettres écrites en 1867 pour le *Missouri Democrat* et un autre journal américain, une description de l'ouverture du canal de Suez en 1869, et les impressions éprouvées dans son voyage à Constantinople, au Caucase et en Perse On sait que c'est à la suite de ce voyage, terminé à Bombay, que le célèbre explorateur partit pour retrouver Livingstone. Dès lors il devient un personnage historique, et sa biographie est dans toutes les mémoires.

C'est justement cette importance de la personne de Stanley qui donne de l'intérêt à cet ouvrage rétrospectif. Les lettres sur le Nebraska et le Kansas pendant l'expédition militaire du général Sherman n'auront guère d'attrait pour les lecteurs européens. Écrites pour la presse au jour le jour, elles ont beaucoup vieilli, et relatent des faits trop insignifiants pour piquer la curiosité. Néanmoins elles seront utiles aux futurs biographes de Stanley, et fourniront un document sur les transformations que l'âge, l'expérience, la pratique du métier d'explorateur ont imprimées à son style.

Les impressions d'Asie, plus détaillées, riches en informations historiques et archéologiques, sont d'un intérêt beaucoup plus évident pour nous. Stanley d'ailleurs s'y révèle comme entièrement formé, en tant que voyageur et écrivain.

Néanmoins, après un quart de siècle, il faut bien avouer que tout cela date quelque peu.

CONSEILS AUX VOYAGEURS

Comment on voyage à Pied[1]

VI. — Guides et Itinéraires.

GUIDES

Si l'on en excepte les grandes courses de sommets et de glaciers, la plupart des excursions peuvent, à la rigueur, se faire sans guide. Les ouvrages descriptifs, les cartes, les renseignements recueillis de divers côtés suffiront pour découvrir ou retrouver la direction à suivre, tant qu'il s'agit de chemins ou sentiers bien tracés.

Dans plusieurs pays, le Salzbourg et le Salzkammergut sont les modèles du genre; les Clubs Alpins et les Sociétés pour « l'embellissement des montagnes » ont tellement prodigué les poteaux indicateurs, qu'il est possible, dans la majeure partie des cas, et pour peu qu'on ait l'habitude des courses, de se priver du concours de guides.

Nous ne prétendons pas faire de cette abstention une doctrine absolue et suivre ainsi les dangereux errements d'alpinistes souvent plus audacieux que prudents. Que d'accidents eussent été évités si l'inexpérience et la témérité de jeunes touristes avaient été contenues par des guides éprouvés!

Dans une course de sommets il faut, pour s'affranchir de la tutelle d'un guide, avoir une très grande habitude de la montagne, être doué d'une force physique capable de résister longtemps à la fatigue, avoir cette confiance que donne le sang-froid joint à une grande énergie morale et à un long entraînement, pouvoir lire, contrôler et discuter une carte topographique, savoir s'orienter, voir, entendre, posséder en un mot ce flair particulier qui n'est autre chose que la résultante de toutes ces qualités portées à leur plus haut point de perfection.

Avec un guide, pas de bagage à porter et surtout aucune anxiété, aucune hésitation sur la direction à prendre, ce qui est important lorsqu'il s'agit de franchir un glacier, un col, un endroit dangereux, un mauvais pas, et puis avec un guide discret et intelligent on voit mieux; combien cependant ont plus de saveur les observations personnelles sur les mœurs, usages, coutumes, sur la flore, sur les accidents géologiques!

Dans un pays dont on ignore les éléments de la langue, un guide est un interprète à peu près indispensable.

L'ITINÉRAIRE

Le voyage à pied tel que nous le concevons peut se faire de deux manières :

1° Rayonner autour d'un point pendant plusieurs jours, jusqu'à épuisement des excursions que comporte ce centre judicieusement choisi; après quoi on transportera ailleurs le point de départ de courses analogues;

2° Aller de l'avant et, sauf quelques exceptions, ne jamais revenir au point de départ.

1° SYSTÈME RAYONNANT

Ce premier système est beaucoup plus économique : au touriste qui séjourne

UN GUIDE EN TENUE.

un peu, l'hôtel fait de notables concessions; il l'accepte à un prix de pension dépassant peu la somme demandée au voyageur de passage pour un dîner ou pour la chambre.

En outre, le pensionnaire qui fait une excursion a d'ordinaire la faculté d'emporter les éléments principaux d'un déjeuner froid, qu'il complète sans grande dépense au milieu de la course.

Le seul inconvénient, c'est l'obligation de revenir au gîte, ce qui écarte la possibilité d'excursions un peu étendues.

2° EN AVANT

Le second système est plus onéreux, mais il laisse plus d'indépendance.

Il est évident qu'un voyage peut combiner les deux modes précédents en rattachant deux centres par une série d'étapes.

Le choix de la région étant fait, on fixera, au moyen des Guides et des cartes, l'itinéraire qu'on se propose de suivre, sauf, bien entendu, les modifications imprévues ou les questions de détail qu'on résoudra sur place.

A moins d'être soumis à l'inflexible obligation d'un retour à date fixe ou d'un billet circulaire à parcours déterminé, l'itinéraire devra comporter une grande élasticité, par exemple la possibilité de séjourner en tel endroit plus qu'on ne l'avait prévu; de suivre telle partie du parcours dans un autre sens; de différer, pour cause de mauvais temps, une ascension importante.

Je me rappelle avoir attendu dans la Haute-Engadine, pendant près d'une semaine, la fin d'une période troublée pour monter au Piz Languard : cette patience fut récompensée au delà de toute espérance.

Au mauvais temps, il faut, en voyage, opposer une bonne humeur constante et une patience inaltérable. Pour le touriste, ce sont là vertus cardinales.

Enfin l'itinéraire s'écartera, autant que possible, des grandes routes où se croisent, soulevant la poussière ou triturant la boue, diligences et véhicules de toute sorte transportant de relais en relais, sans aucune relâche, les voyageurs pressés d'arriver et cette foule de désœuvrés qui voyagent par genre, n'ayant cure que de tables d'hôtes, de casinos, de cafés-concerts, incapables qu'ils sont de comprendre la séduction d'un paysage, le calme de la forêt ou la majesté sublime de la montagne.

Gardons-nous de ces cohortes internationales qui enlaidissent la nature; ce sont elles qui ont chassé la poésie, la grâce initiale des pays qu'elles ont mis à la mode et envahis de leurs flots bruyants; c'est aussi pour elles que tout y a été prévu, machiné avec une agaçante précision et un luxe exagéré, choquant et dommageable à la bourse du touriste, dont les goûts sont restés simples.

Malgré la gravité du mal, on peut encore trouver des régions à peu près indemnes de toute contamination, qui ont conservé leur simplicité, la candeur de leurs légendes et de leurs mœurs : ce sont celles-là qu'il faut découvrir.

Nous y aiderons et bientôt nous donneront des itinéraires établis d'après les deux types indiqués plus haut.

E. Fontaine.

1. Voyez p. 500.

TABLE DES MATIÈRES

et des Gravures

Abyssinie (Mission russe en) 36
— (Les Russes en). Léontiev et Élisséiev 136
— Portr. M. Élisséiev 136
— Grav. Ménélik et ses généraux 136
Abyssinienne (Nouvelle pièce) 38
Acajou d'Afrique (L') 79
Afrique (A travers l'), de l'est à l'ouest : Le Ie Cte de Götzen 33
— Portr. M. de Götzen 33
— Carte Itinéraire du Cte de Götzen de Pangani à Matadi. 34
— (Chasses d') 67
— Portr. (Une Anglaise en), Miss French Sheldon . . . 125
— Centrale Anglaise (L') 313
— Grav. Marombala (Les monts) vus de la rivière Chiré. 313
— — Zomba (Pic), Mont Mlanje 314
— — Palmiers raphia aux environs du mont Mlanje. 315
— (En) : Mort de l'explorateur E. J. Glave 336
— Portr. Glave (M.) 336
— Grav. Plaques commémoratives de Livingstone, à Tchitambo et à Westminster 336
— Orientale Anglaise (L') 253
— Grav. Mochi (Station de). Moro (Mission cathol. de). 253
— — Dar-es-Salam (Port de) 254
— — Bagamoyo (Station de) 255
— Orientale (En). L'école allemande de Tanga 196
Afrique du Sud (Railways, hôtels et journaux dans l') . . 481
— Grav. Hôtel de la Reine (salon) à Cape Town. Hôtel à Johannesburg (façade) 481
Alaska (Sur les côtes de l') 26
— Grav. Le Steamer *The Queen* 26
Algérie (Excursion en) et en Tunisie 148
Alpinisme d'hiver 39
— En Amérique 47
— Les accidents en montagne 206
— Signal d'alarme en montagne 367
— (Les victimes de l') 417
— Grav. La Meije (Vue de la muraille des Etançons) . 457
— Crevasses aux glaciers des Enfetchoses 458
Altitude La (plus grande) atteinte en ballon : Le *Phénix*, à 9550 mètres 83
Amérique du Sud (Dix années d'exploration dans l'). M. le vicomte Joseph de Brettes 301
— Portr. M. de Brettes 301
— Grav. Santa Marta (Sierra de) 301
— — Motilones (Femme) 302
— — Indiens Goajires 303
— — Tambour arhouaque 304
Anglaise en Afrique (Une) : Miss M. French Sheldon. 125
Annam (En). L'homme, la femme, la famille 165
— Enfants annamites 165
— Grav. Jeune fille annamite 166
Antarctiques (Exploration des Terres) : Le Neveu de Nordenskiöld 83
Anvers (Notes sur).
— Grav. Vue générale d'Anvers 357
— — Puits Quentin Metzys à Anvers 358
Arctique (Expédition) Jackson Harmsworth 61
— Portr. M. A. Harmsworth 61
— — M. Jackson 61
— Grav. *Windward* (Le bateau) 61
— — Traîneau démontable 62
— — Maisons de bois 62
Arctiques (Aux Terres). Du golfe Inglefield à la baie Melville. Eivind Astrup 153
— Portr. Eivind Astrup 153
— Grav. *Falcon* (Le) 153
— — Le traîneau de l'expédition 154
— — Les chiens de M. Astrup 155
— (Un Noël dans les pays) 44
— Grav. Vue de la côte orientale du Grœnland 44
Argentine (En République) : L'Immigration italienne . . 203
Arméniennes (Poésies) 398
Ascension d'un nouveau pic 331
Asie Centrale (A travers l') : M. et Mme Littledale . . 55
— Grav. Chameau sauvage 55
— — Guides tonguts 56
— — Roue à monter l'eau sur le Hoang-Ho 57
— — (Les Russes dans). *Voy.* Russes (les) dans l'Asie Centrale.
Asie Centrale (Deux expéditions russes en). Roborovsky et Kosloff 465
— Carte Voyage de Roborovsky et Kosloff 465
— Portr. Roborovsky 465
— — Kosloff 465
Athènes : Notes sur le voyage du transatlantique la *Touraine* 361
— Grav. Pirée (Le) 361
— — Olympéion (Ruines de l') 361
— — Acropole (L') et le Parthénon 362
— — Marches de la cathédrale. Femmes grecques . 363
— — Prison (Près de la) 363
— — Chapelle byzantine. Académie et Université . 364
— — Palais royal 364
Athos (Les couvents du mont) 453
— Grav. Dionysion (Monastère de), couvent grec . . . 453
— — Pentélémon (Monastère de) 454
— — Moines roumains 455
— — Monastère roumain 455
— — Kitintiari, monastère serbo-bulgare 455
Atlantique (A travers l') 27
— (La traversée de l') en ballon. Les projets du professeur King 79
Aube (L'enseigne de vaisseau) 17
Australie occidentale (Mines d'or nouvelles de l') . . . 482
— Grav. Puits d'extraction et séparation du minerai . . 483
Aviso « Ardent » dans le Niger (L') 66
Baert (Lieutenant Ernest) 18
Baleine (Chasse à la) 485
— Grav. Baleine échouée sur le chantier de dépècement. 485
— — Canonnière baleinière 486
— — Canon Svend-Foyn 487
— — Dépècement de la baleine 488

Baleine (Chasse à la) (*suite*) : La baleine après le dépècement 488
Baptême de montagne 87
Beyrouth 53
— Grav. (Nouveau port de) 53
— — Route des Pins 53
— — (Environs de) 54
Bicyclette (A). Autour du monde. Miss Londonderry. . 39
— (Les grands voyages à) . . . . . 140, 168 et 180
— (Voyages scolaires à) 227
Biskra-Bône : Impressions de voyage 145
— Grav. Danseuse 145
— — Biskra (Une rue du vieux Biskra) 145
Bizerte. Ouverture du nouveau port 124
— Grav. Nouveau port de Bizerte. Vue générale à vol d'oiseau 124
— — Plaquette commémorative de la nouvelle ville de Bizerte 124
Blöm (M.) 57
— Portr. G.-Ad. Blöm 57
Bombay 76
— Grav. Temple hindou à Bombay 76
Bonin (Le vice-résident). *Voy.* Sumatra (Autour de).
Bonnier (Colonel) 17
— Grav. Colonel Bonnier 17
Bornéo (Dans l'île de), 1894. Les docteurs Büttikofer et Molengraaf 41
— Portr. Dr Büttikofer 41
— — Dr Molengraaf 41
— Grav. Tombeau d'un chef dayak 42
— — Rivière de Bandjermassin 42
Bouverot (Lieutenant) 17
Brazza (Œuvre de M. de) sur la haute Sangha de 1892 à 1894 21
— Portr. M. de Brazza 21
— Grav. *Courbet* (Halage du) 22
— — Ambassadeur indigène envoyé à M. de Brazza. 23
— Carte Pays des Niam-Niam 24
Buitenzorg (Le jardin botanique de) 393
— Grav. Vue générale du jardin 393
— — Allée des Multipliants 394
— — Bassin de la *Victoria Regia* 395
— — Jardin des palmiers 396
Calais à Bergen (De) 473
— Grav. Entrée du golfe de Stavanger 473
— — Vue de Stavanger 474
Californie (Exploration de M. Diguet en Basse-) 261
— Grav. Santa Cruz (plage où débarqua Fernand Cortez) 261
— — Tranchée dans la Sierra de Californie 262
— — *Idria columnaris* ou Cirio cardon 263
— — Cochini (Femme) 264
Cameron (Verney Lovett) 3
— Portr. Cameron 3
Canada (Deux colonies agricoles françaises au) 64
Canal (Le) de la mer Baltique à la mer du Nord 413
— Grav. Vieille écluse du canal de l'Eider 413
— — Nouvelle écluse sur la mer Baltique à Holtenau 413
— Carte Tracé du canal de Holtenau à Brunsbüttel . . 414
— Grav. Port intérieur de Holtenau 415
— — Canal de Grünthal 415
— — Écluse du canal de la mer du Nord à Holtenau. 416
Capus. *Voy.* Tchitral.
Carthage (Cimetière punique à) 35
— (Fouilles à) 45
Célèbes (Exploration de) 491
Chartreuse de Vauclaire en Périgord 501
— Grav. Vue de la Chartreuse de Vauclaire, prise de la colline de Montignac 501
— — Stalle du chœur de l'église des Chartreux . . 502
— — Chartreux dans sa cellule 503
— — Porte d'entrée de la chapelle des Pères. Porte de séparation des deux chapelles 503
— — Vue prise de la route de Monpont 504
Chasse (En). Départ de M. et Mme Scheibler pour l'Érythrée 27
Chasses d'Afrique 67
— **en Afrique**. Retour de M. et Mme Scheibler. 379
Chemin de fer africain (Nouveau) 347
Chypre (Les fouilles de) 65
— Grav. (Fouilles de) 65
Clozel (Mission) dans le bassin du Logone (Congo français) 5
— Portr. M. Clozel 5
— Carte De la mission Clozel 5
— (M.) au Congo : Une nouvelle voie de pénétration vers le Tchad 333
— Portr. Clozel (M.) 333
— — Herr (Le Dr) 333
— Grav. Wôm (La rivière) en face du village de Gouikoro 333
— — Signature du traité 334
— — Chef Godioura et femme Bougandou 335
— — Indigènes du village de Bakourou 335
Coins de France : Pont-Audemer 317
— Grav. Portail de l'église Saint-Ouen à Pont-Audemer. 317
— — Risle (Bras de la) à Pont-Audemer 317
— — Tanneries (Vieilles) à Pont-Audemer 318
— Saint-Jean-Pied-de-Port. Les fêtes basques 437
— Grav. La danse des Souletins 437
— — Les bords de la Nive 438
Condottiere d'Afrique (Un). Le capitaine Lugard . . 218
— Portr. Le capitaine Lugard 218
Congo portugais (Une province du). Le Mossâmedes . . 193
— Grav. Vue de Port-Alexandre 193
— — Passage d'une rivière. — Habitation de colon. 194
— — Chariot arrêté 195
Connaissances de voyage (Les) 439
Constantinople (Organisation d'une caravane scolaire à) . . . . . 60 et 67
Corée (En) 25
Coupe America. *Voy.* Yachting.
— — (**Course de la**). *Defender* et *Valkyrie III* 381
— (La) 427
— Course du feu des Hindous à l'île Maurice 396
— Portr. Cap. Hank-Haff du *Defender* 385
— — Capitaine Cranfield, du *Valkyrie III* 385
— Grav. Silhouette du *Defender* 386
Cyrénaïque (Sur les côtes de la) 58
Dahomey au Niger (Du) 469
— L'extension française. — Les missions du commandant Decœur 469
— Portr. Commandant Decœur 469
— — Lieutenant Baud 469
— Carte Dahomey. Du Hinterland au Niger 471
— Grav. Convoi dans la brousse 472
Decazes (Mission) sur le Haut Oubanghi 505
— Carte La mission Decazes 505
Delphes (Aux fouilles de) 13
— Portr. M. Homolle 13
— Grav. (Fouilles de Delphes) 13
— — Antinoüs (Buste d') 14
— — (A) 65
Désagréments de voyage en France (d'après une Espagnole) 419
Diguet (M.). *Voy.* Californie (Basse-).
Djiboutil : Un port nouveau dans le golfe d'Aden 45
— Carte Tadjourah (Baie de) 45
— Grav. Obok 45
Douliot (L'exploration de Henri) sur la côte ouest de Madagascar 477
— Portr. Douliot 477
— — Tsialofa, son compagnon de voyage indigène. 477
— — Case des messageries à Maintirano et village de Mougy 479
— — Alidy, chef de Maintirano, et ses femmes . . . 480

DUTREUIL DE RHINS. 2
— Portr. DUTREUIL DE RHINS. 2
Égypte (En) : Fouilles du professeur FLINDERS PETRIE. . 156
— (En) : Autour des pyramides de Licht. 178
El-Goléa (Projet de reconnaissance d') à Tombouctou. . 381
— Grav. Oued (Un) de la chebka entre Ghardaïa et Haci-Zibara. 381
— — El-Goléa 382
— — En marche dans les basses dunes de Ouallen. 383
— — Groupe de goumiers des Chaambas d'El-Goléa. 384
— Carte Le Touat 384
ELISSÉIEV (Mort du Dr) au retour d'Abyssinie. 319
Émules de LOUDEN 47
Enfants chinois. 178
Érythrée (Les Italiens dans l'). *Voy.* Italiens.
Espagnols à Mindanao. *Voy.* Mindanao.
États-Unis (Aux). Ouverture d'une Réserve Indienne . . 287
Etna (Excursion à l'). Le Mongibello. 113
— Grav. L'Etna : le cratère. 113
— — L'Etna. — A gauche : les monts Rossi. . . . 115
— — L'Etna, vu de Catane. 116
Européen (L') sous les tropiques : Règles d'hygiène coloniale. 126
Évasion du P. Paolo Rossignoli. 18
Excentricités sportives. 138
Explorateur du passé (Un) : FRANÇOIS LEGUAT. . . . 219
— **et collectionneur**. Le Dr HOLUB en Afrique. 118
Facteurs (Le doyen des). 27
Fauconnerie en Asie centrale (La) 225
Fête de la Vierge à Fontarabie (Une). 365
— Grav. La procession sous les murs de Fontarabie. . 365
— — Sapeurs grotesques. 365
— — Salves à la porte de Fontarabie. 366
Fouilles à Éleusis et à Lycosura. 120
— **de l'Héraion d'Argos** (Les). M. WALDSTEIN et l'École américaine d'Athènes. 353
— Portr. M. WALDSTEIN. 353
— — Fouilles (Les) à Argos. 354
— — Tête de Héra 354
— — Temple Homérique (Ancien) au-dessus du mur polygonal. 355
— — Étudiants américains (Les) aux fouilles d'Argos. 355
FOUREAU (L'explorateur) chez les Touareg. Nouveau voyage : Octobre 1894 — Janvier 1895 161
— Portr. M. FOUREAU. 161
— Grav. La caravane sur la dune 161
— — Touareg se partageant le butin. 162
— — Touareg en prière 162
— — Un gommier du Sahara 163
— (Le départ de M.) 204
— Grav. Le porte-carnier de la caravane 204
FRANKLIN (En commémoration de). 266
— Grav. Objets de l'expédition Franklin 267
GARNIER (Lieutenant). 17
Gizeh (Aux pyramides de). Journal d'un touriste. 185
— Grav. Sur la route du Caire à Gizeh. 185
— — Au pied de la pyramide. 186
— — Le Sphinx et les petites pyramides, vus du haut de la grande pyramide 186
GLAVE (Mort de l'explorateur E.-J.). *Voy.* Afrique (En).
GÖTZEN (Comte de). *Voy.* Afrique (A travers) de l'est à l'ouest.
GOUJON (M.). 36
— Portr. M. GOUJON. 36
GRALL (Dr) 17
Grœnland (Au). *Voy.* PEARY (Au secours de).
— (Expédition américaine au) : A la recherche de deux naturalistes suédois. 98
— (Mission scientifique au) 15
— (Nouvelle expédition au). JULIUS VON PAYER 43
— Portr. M. JULIUS VON PAYER. 44
— Grav. Vue de la côte orientale du Grœnland. . . . 44
Grœnland (Au) (*suite*) : Retour de la mission PEARY . . 443
— Portr. Lieutenant PEARY 444
Gutta (Arbres à) ou Balata-gutta, de la Guyane française. 475
Haarlem : La vieille boucherie 256
— Grav. Vieille boucherie. 256
Hadramaout (L') : Voyages de M. ET MME BENT 245
— Grav. (Ville de l'Hadramaout). 245
HARRY ALIS. 103
— Grav. HARRY ALIS 104
Havre (Du) à Nice par le gros temps. 99
— Le yacht goélette *Sainte-Andrée*. 99
Himalaya (Catastrophe dans l') 126
HOLUB (Dr). *Voy.* Explorateur et collectionneur.
HUGNY (Le commandant). 17
Huîtres perlières (Les) dans le golfe de Californie . . 297
— Grav. Recherche des huîtres à bord du bateau ponté. 297
Iles Inconnues. Juan Fernandez. — Anticosti 490
INGLEFIELD (Sir Edward). 18
— Portr. INGLEFIELD 18
Italie Inconnue (L'). — A travers l'ancien royaume de Naples. — Notes de voyage. 281
— Grav. Barletta. Le fossé du château et le port . . . 281
— — Forteresse de Lucera : Partie reconstruite sous Charles Ier. 281
— — Bari. Les pèlerins arrivant à San Nicolo . . . 282
— — Rossano (Vallée de), Calabre 283
— — Santa Maria del Patiro (A), Calabre. 284
Italiens (Les) dans l'Érythrée : La campagne d'hiver 1894-1895. 133
— Portr. BARATIERI (Général) 133
— Carte Érythrée (L'). 133
— Grav. Massaouah (Vue de). 134
— — Adoua (Vue de) 134
— à Londres (Les). 304
JACKSON-HARMSWORTH. *Voy.* Arctique (Expédition) et Pôle Nord (Au).
Japon (Au) : Itskou, l'île Sacrée, Kobé. 157
— Grav. Nagasaki (La passe de). 157
— — Guéchas et danseuses d'Itskou (Japon). . . . 158
— — Hiogo-Kobé (La baie de) 159
Javanais (L'art) : Notes sur la danse et la musique. . . 201
— Portr. GOMO X, empereur de Soerakarta. 201
— Théâtre des marionnettes 202
— Danseuses javanaises. 202
— Gamelang à Java 203
Jérusalem 493
— Grav. La *Touraine* devant Jaffa. — Les bateliers de Jaffa. 493
— — Bethléhem 494
— — La montagne des Oliviers 494
— — Le mur des Juifs 495
— — Sur la voie Douloureuse 496
— — Entrée du Saint-Sépulcre et mosquée d'Omar. 496
Johannesburg : La Golden City de l'Afrique du Sud. . 38
Kachmir (La vallée et la capitale du). 5
KINGSLEY (Miss). Voy. Naturaliste.
KRETSCHMER (FRANZ). 18
KUCKENTHAL (Le Dr). 42
— Grav. Bandjermassin (Rivière de) 42
LABORDE (JEAN). *Voy.* Madagascar (Un grand Français à).
Lambèse (Le pénitencier de) 337
— Grav. Prætorium de Lambèse. 337
— — Aqueduc 338
— — Prisonniers (Les). 338
LAPICQUE (Recherches de M.) sur les Négritos. 7
LAYARD (Henry-Austen). 4
— Portr. LAYARD. 4
LECOY DE LA MARCHE (M.). Voy. *Voie romaine* (A la recherche d'une).
LEGUAT (François). *Voy.* Explorateur du passé (Un).
LENT (Carl). 10

LENZ (Disparition du cycliste) 19
— (Le cycliste). 47
— (A la recherche de) 19
LIVRELLI (Capitaine). 17
Lombok (Expédition hollandaise à). Échec et victoire. . 15
LONDONDERRY (Miss). *Voy.* Bicyclette.
LOUDEN (Émules de). 47
LUGARD (Le capitaine). *Voy.* Condottiere d'Afrique (Un).
Madagascar (A). La division navale. 143
— Grav. Le *Papin*. 144
— — La *Corrèze* 144
— — La canonnière *Le Brave*. 144
— Prise de Marovoay (La) 266
— Voyage d'exploration de M. ÉMILE GAUTIER 73
— Portr. M. ÉMILE GAUTIER. 73
— Grav. Befandriana (Vue de). 73
— — Befandriana (Le gouverneur de) et sa fille. . 74
— — Tissage (Le) indigène au village de Boka (pays sakalave). 75
— Le corps expéditionnaire. L'état-major 117
— Portr. DUCHESNE (Général) 117
— — DE TORCY (Colonel) 117
— — DE BEYLIÉ (Colonel) 118
— — PALLE (Colonel) 117
— (En route vers) 259
— Grav. Dar-es-Salaam (Port de) 254
— — Bagamoyo (Station de). 255
— — *Iraouaddy* (L'). 257
— — Port-Saïd (Vue de) 259
— (En route vers). Aden. Zanzibar. Mayotte 293
— Grav. Zanzibar. La poste française 293
— — Zanzibar. Paysage dans l'île 294
— — Zanzibar. Un faubourg de la ville. 295
— — Zanzibar. Danses devant le palais du Sultan. 295
— — Zanzibar. Le port. Les consulats européens. . 296
— (Les missions catholiques françaises à) 93
— Grav. La sortie de l'église à Ambohibeloma. . . . 93
— — Mantasoa (Une visite des Pères à). 93
— — Princesse (Une) catholique de sang royal. . . 94
— — Orphéon du P. Collin. 95
— (Notre armée à). Troupes de France et d'Algérie. Troupes coloniales. 105
— Grav. Tirailleurs sénégalais 105
— — Tirailleurs haoussas 105
— — Spahis (Un) et son cheval 105
— — Spahis sénégalais 106
— — Tirailleurs algériens 106
— — Soldat hova. 106
— (Nourriture des troupes à) 417
— Grav. Cuisine (La) des troupes à Madagascar . . . 417
— — Boulangerie de campagne à Suberbieville . . 417
— Sakalaves vendant des citrons au marché 418
— Service de santé de l'expédition. Sanatoria et ambulances 421
— Grav. Sanatorium de Mayotte 421
— — Rue de Paris à Hellville et débarcadère de Nossi-Comba 423
— — Auxiliaires indigènes à la visite de l'ambulance. 424
— — Enterrement d'un Kabyle 424
— (Orchidées de) dans nos serres . . . . . 329 et 397
— Grav. *Angræcum sesquipedale*. 329
— — *Angræcum eburneum* en grappe. 329
— — *Angræcum eburneum*. 329
— — *Phajus tuberculosus* 397
— — *Grammatophylum Ellisi* 397
— (Sur la côte ouest de). *Voy.* DOULIOT.
— (Un grand Français à) : JEAN LABORDE 84
— Portr. M. LABORDE 84
Malgache (L'armée) : Types, armements, instruction, valeur des soldats hovas. 106
— Grav. Soldat hova. 107
Mandchourie (En) : Faune et flore. 187
MANET (Le capitaine) 17
Marseille (De) au Dahomey. 23
Maures Trarzas (Au pays des). 43
— Portr. M. DONNET 43
Méditerranée (Autour de la) en paquebot. 16
— Grav. La *Touraine*, paquebot de la Compagnie Transatlantique. 16
— Cap Sunium : Le temple de Neptune 16
Mékong (La haute vallée du). Voyage du prince Henri d'Orléans et de M. Roux 405
— Portr. HENRI D'ORLÉANS 405
— Carte Voyage du prince d'Orléans et de M. Roux. . 405
— Grav. Le lac de Ta-Li-Fou 406
Mékong (La navigation du). 433
— Grav. Laotiens 433
— — La canonnière *La Grandière* sur son chariot porteur. 434
— Carte Le Mékong aux environs de Khône. 435
— Grav. Le bassin de lancement pendant la construction du batardeau 436
— — Khône : Vue du chemin de fer dans la forêt. 436
Mentaweï (Les). *Voy.* Modigliani.
Mindanao (Les Espagnols à) 77
— Grav. Rivière de Davao 77
— — Guerrier guianga 77
Mines de charbon en Sibérie 15
MODIGLIANI (Le voyageur italien Elio) aux îles Mentaweï. . 181
— Portr. Dr ELIO MODIGLIANI. 181
— Grav. Indigènes et vues des îles Mentaweï. 181
— — Nias (Indigènes de l'île) 183
— — Pageh (Famille de) : îles Mentaweï 183
Mongibello. *Voy.* Etna (Excursion à l').
Monnaies du Mahdi et du Khalife Abdoullah. 37
MONTEIL au pays de Kong. Les suites de la mission MONTEIL 377
— Grav. Akafou, roi des M'gouans, qui a arrêté Monteil devant Kong 377
— — Passage de la barre à Grand-Bassam 378
MORGAN (M. DE) en Égypte : Fouilles à Dachour, à Méir, à Saqqarah. 6
— (M. DE) à Dachour. *Voy.* Tombeaux et trésors royaux.
MOSKOVITZ (Max). 17
Mossâmedes (Le). *Voy.* Congo portugais (Une province du).
Moyen (Un) original de traverser les rivières. 59
Muséum (Au) d'histoire naturelle. 126
— (Nouveaux hôtes du) : Chameau et moutons d'Asie 216
— Grav. Chameau de Bactriane 216
Nan-Chan (Exploration du) par le voyageur russe OBROUTCHEFF 273
— Portr. M. OBROUTCHEFF. 273
— Grav. Nan-Chan (La chaîne du). 273
— Carte Carte de l'expédition Obroutcheff 274
— Grav. Chaîne Alexandre III (Partie centrale de la) dans le Nan-Chan. 275
NANSEN. 458
Naples 221
— Grav. Pausilippe (Villas de). 221
— — Meeting napolitain (Un) 222
— — Toledo 222
— — Vieux Naples (Un coin du) 224
— — Vieux Naples (Encore un coin du) 223
— — Naples (Panorama de), pris de la *Touraine*. . 224
— (A travers l'ancien royaume de). *Voy.* Italie inconnue.
Naturaliste hardie (Une). MISS KINGSLEY en Afrique. . . 447
Négritos (Recherches sur les). *Voy.* LAPICQUE.
NEUMANN (M.) au lac Victoria : Les grandes régions naturelles de l'Afrique Centrale. 298
— Portr. NEUMANN (M. OSCAR) 298
Niam-Niam (Au pays des) : Voyage du lieutenant belge DE LA KÉTHULLE. 24
— Carte Pays des Niam-Niam. 24
Niger (Au bas). 25
— (Aviso *Ardent* au). *Voy.* Aviso *Ardent*.
NIGOTTE (Capitaine) 17

Noël dans les pays arctiques (Un). *Voy.* Arctiques.
OBROUTCHEFF. *Voy.* Nan-Chan (Exploration du).
Oiseaux (La collection d') de M. Boucart. 78
Oubanghi (Mission apostolique de l'). 37
Oxford et Cambridge : Course annuelle 177
Oxus (Les Russes sur l'). *Voy.* Russes (Les) sur l'Oxus.
Pamirs (La convention anglo-russe des) 377
— Carte (La délimitation anglo-russe des) 277
Pas de Calais (A travers le) 266
PATINOT (M. Georges) 316
— Portr. M. G. PATINOT. 316
PEARY (Au secours du lieutenant) : Au Grœnland. 344
Philippines (Aux) : Les Manguianes de Mindoro 66
Phonotélémètre, Vélodromètre et Tachymètre-Éclair. . 356
— Grav. Phonotélémètre 356
Pied (A). 247
— (A) : Le tour du monde par FRITZ THÖRNER ET GUSTAVE KÖGEL. 19
PIOLET (Le R. P.) 244
— Portr. PIOLET (Le R. P.) 254
Plantes vivantes (Le voyage des). 489
— Grav. Serre à la Ward. 489
Pôle Nord (Au). L'expédition JACKSON-HARMSWORTH. . . 387
— — (Au) en ballon 163
— — Magnétique (Au) 26
— — (Un ballon venant du). 125
PONCINS (M. E. DE). *Voy.* Turkestan au Kachmir (Du).
Pont-Audemer. *Voy.* Coins de France.
Portugal (En) : Batalha et Evora 183
Records (Deux) : Paris-Lisbonne. A travers l'Atlantique. 331
Régates de Henley (Aux) : Une équipe française sur la Tamise. 345
— Grav. Le public. 345
— — Arrivée (L') 346
Relations commerciales entre la Belgique et l'État indépendant du Congo. 63
RÉVOIL (Georges). 3
Rhodes (L'île de) 137
— Grav. Château de Lindos. 137
— — Intérieur rhodien 137
ROBLET (Le R. P.) 75
— Portr. LE R. P. ROBLET. 75
ROBOROVSKY ET KOSLOFF. *Voy.* Asie centrale.
Roncevaux (A). 401
— Grav. Arnégui (Vue générale d') 401
— — Vue du couvent de Roncevaux. 402
— — Chapelle Sancti Spiriti à Roncevaux 403
— — Couvent de Roncevaux, vu du côté nord, et chapelle de la Vierge miraculeuse. 404
ROSSIGNOLI (Évasion du P. Paolo). *Voy.* Évasion.
RUSPOLI (Le prince Eugenio). 3
— Portr. RUSPOLI. 3
Russe (Mission) en Abyssinie. *Voy.* Abyssinie.
Russes (Les) dans l'Asie Centrale : Conquête et colonisation 141
— Grav. Khan de Bokhara 141
— — Khan de Khiva 142
— — Russes et indigènes sartes construisant un pont. 143
— (Les) sur l'Oxus 24
Saint-Jean-Pied-de-Port. *Voy.* Coins de France.
Saint-Trudon (Mission de) au Congo belge et l'Œuvre des Vieux-Timbres (97 milliards de timbres-poste oblitérés). 87
Sakalaves et Hovas : Ce qu'on mange à Madagascar. 96
Sartes (Les). 285
— Portr. BLANC (M.) 285
— Grav. Menuisier sarte 285
— — Chèvre savante 286
— — Boulanger sarte. 286
SCOTT ELLIOT (M.) : Au Rououenzori et dans l'Ouganda . . 205
« **Sémiramis** » (La croisière scientifique de la) dans l'océan Indien. 341
— Portr. M. LAPICQUE. 341
— — VIEL (Commandant) 341
— Grav. Ras Aloula (Palais du) à Asmara 341
— — Kalkual. Euphorbe arborescent sur la route de l'Arbaroba. 342
— — Femme tehebé abyssine. 343
— — (La) dans le port de Massaouah. 344
Sénégal (Ligne télégraphique au). 57
SENSARRIC (Capitaine) 17
SHELDON (MISS FRENCH). *Voy.* Anglaise en Afrique (Une).
Siam (Au). 36
Sierra-Leone (Délimitation de) . . . . . 65 et 164
— Carte Guinée (La) française et Sierra-Leone 164
Singe (Le) anthropomorphe des Indes Néerlandaises. . . 35
SLATIN-BEY : Son évasion d'Omdourman. 179
— Portr. Slatin en costume soudanais 176
— Grav. Slatin traversant le Nil. 176
Soudan (Notes de voyage d'un officier au) 213
— Grav. Partie de chasse. 214
— — Enfants de tirailleurs. 214
— — Type de femme peuhle. 215
Suberbieville : Un essai de grande exploitation à Madagascar 241
— Portr. M. SUBERBIE. 241
— Grav. Canal de Suberbieville (Tranchée pour la construction du) 242
— — Suberbieville. — Canal latéral de l'Ikopa . . 242
— — Construction de la chaloupe à vapeur *Bœni*. — Chemin de fer de l'exploitation. 243
Sumatra (Autour de) : Le vice-résident Bonin 81
— Portr. M. BONIN 81
— Grav. Malaises (Femmes) fabriquant des tissus. . . 81
— — Corintji (Indigènes de) : Malais indépendants. 82
— — Sinkarah (Maisons à). 82
Sur les routes. A pied et à cheval. Les touristes de Latour-de-Carol. 466
Svanétie (La) 425
— Grav. Groupe de Svanétiens goitreux 425
SVEN-HEDIN (Lettre du Dr) 135
— (Le Dr) aux Pamirs 325
— Portr. SVEN-HEDIN 325
— Grav. Tarantass (Le) traîné par des chameaux. . . 325
— — Iskander (Lac). 326
— — Chinois de Kachgar 327
— — Kirghizes 328
— — (Le Dr) perdu dans les sables 378
Tanga (Ecole allemande de). *Voy.* Afrique Orientale.
Tarifs des chemins de fer russes (Les nouveaux). . 23
TASSARD (Capitaine) 17
Tchitral et les Tchitralis. 233
— Portr. M. CAPUS. 233
— Grav. Forteresse du pays Tchitrali 233
— Carte Tchitral (Le). 234
— Grav. Tchitral (Types du) 235
— (Les Anglais au) : Campagne actuelle. 237
— Grav. Expédition anglaise au Tchitral. 237
Témérités nautiques. 499
THOMSON (Mort du voyageur anglais JOSEPH). 447
Timbre-poste international (Projet de) 23
Togo allemand (Dans le) : La race noire du pays d'Adeli. 155
Tombeaux et trésors royaux : M. DE MORGAN à Dachour 146
Tonkin (Nouvelle route du) vers le Haut-Mékong. . . . 387
Tonkin (Les agriculteurs français au) 497
— Grav. Entrée de ferme au Tonkin 497
— — La basse-cour dans une ferme au Tonkin . . 497
— — Les rizières autour de Phu-Lang-Tuong . . . 499
— (Au) : Voie ferrée de Hanoï à la frontière de Chine. 79
— **en Chine** (Du) : La navigabilité du fleuve Rouge. 97
— Grav. Jonques et sampans sur le fleuve Rouge. . . 97

Tour du monde à pied : MM. Field et Louden 26
Tourmente de neige (Une) : De Grenoble à Briançon par le col du Lautaret 85
Transcaspien (Chemin de fer) 445
— (Grav.) Merv (Porte de) 445
— — Chemin de fer transcaspien 445
— — Voiture à Samarkand 446
Transnigérien (Le) : Mission du capitaine Marchand . . 373
— (Portr.) Capitaine Marchand 373
— (Grav.) Corvée d'eau sur le chaland en aluminium à Thiassalé 375
— (Carte) Carte dressée par le capitaine Marchand . . 374
— (Grav.) Factorerie Verdier à Thiassalé 375
— — Étoumo, interprète de la mission 376
— — Bandama (Bords du) à Brimbo 376
Transsibérien (Le) 507
Trésor de Boscoreale (Le) 461
— (Grav.) Zénon, Épicure, Sophocle et Moschion 461
— — Aliments et ustensiles 461
— — Feuilles et baies d'oliviers 462
— — Buste d'un homme âgé 463
— — La ville d'Alexandrie d'Égypte 463
— — Rome et la victoire 464
— — — — 464
Tunisie (En) : Fouilles de M. de la Blanchère 58
— Exploration de M. Lecoy de la Marche 58
— Les ruines romaines de Dougga : Fouilles du Dr Carton 122
Turkestan (Du) au Kachmir par les Pamirs : M. E. de Poncins 173
— (Grav.) Camp dans la vallée de l'Alaï 173
— — Caravane (La) dans les passages difficiles . . . 174
— — Chalt (Le fort de) 175
— — Pont de lianes 175
Université de Lille (La nouvelle) 275
— (Grav.) Institut de physique de Lille. — Grand amphithéâtre 276
— — Faculté de droit et des lettres de Lille 276
Universités (Défis entre) 307
Ver à soie en Afrique (Le) 57
Verney (Retour de l'expédition) 78
Voie romaine (A la recherche d'une). M. Lecoy de la Marche dans le Sud-Tunisien 441
— (Grav.) Foum-Tatahouine (Camp de) 441
— — Le Targui Ouan-Titi-Ag-Abdul-Akem 442
— — Ras-el-Aïn (Camp romain de) 443
— — Douirat : Maison du village et vue de la vallée 443
Voyages à bon marché 439
Voyage d'épave 427
Voyages excentriques 407
Waziristan (Les Anglais en guerre dans le) 101
— (Grav.) Les Anglais en guerre dans le Waziristan . . 101
— Le 3e régiment d'infanterie du Pandjab traversant l'Indus 101
— (Carte) Carte nouvelle du Waziristan 102
Wiggins (Le capitaine) perdu et retrouvé : La possibilité du commerce dans les mers arctiques 6
— (Le retour du capitaine) : Inquiétude sur le sort d'une expédition envoyée à son secours 55
— (Un nouveau voyage du capitaine) 379
Wissmann (Le major von) 235
— (Portr.) gouverneur de l'Est-Africain 236
Yacht (En) 7
— (La vie à bord d'un) 197
Yachting : Les croisières du *Chazalie* 58
— La coupe de l'*America* 305
— (Grav.) Yacht anglais : *Valkyrie III*. — Yacht américain : *The Defender* 305
Yachts (Les courses de) et les yachtswomen anglaises . . 265
— (Grav.) Bucknill (Miss) et son yacht 265
Zélande (En Nouvelle-) : Un nouveau Club alpin 119

Texte :

Bibliographies : *Livres et Cartes*, 7, 19, 27, 39, 47, 59, 67, 79, 87, 99, 107, 119, 127, 139, 147, 159, 167, 179, 187, 199, 207, 219, 227, 239, 247, 259, 267, 279, 287, 299, 307, 319, 331, 339, 347, 359, 367, 379, 387, 399, 407, 419, 427, 439, 447, 459, 467, 475, 483, 491, 499 et 507

Conseils aux Voyageurs :

Texte :

Excursion en Crimée 8
Fouilles archéologiques en Grèce et dans l'Orient hellénique . . . . . 20, 28, 40, 80, 88, 100 et 120
(Grav.) Tumulus de Marathon 20
— Temple de Héra à Argos 28
— École française d'Athènes 40
— Délos : le sanctuaire des divinités étrangères . . 88
— Estampage d'une inscription grecque 100
Le Carnaval à Nice. — Excursions de Marseille à Gênes pour 732 francs 48
Organisation d'une caravane scolaire à Constantinople et en Grèce . . . . . 60 et 68
La Semaine Sainte à Séville, pour 875 francs 108
Les Grands Voyages à Bicyclette . . . 128, 140, 168 et 180
(Grav.) Le panier-paquetage 168
Excursion en Algérie et en Tunisie 148
Au Muséum : Cours spéciaux pour les Voyageurs 160
— Procédé de conservation des animaux invertébrés 360
Un mois en Salzkammergut, « la Suisse autrichienne ». 188
Comment on voyage dans les régions Arctiques, 200, 208, 220, 228, 240 et 260
(Grav.) Mon yacht dans la baie de la Recherche 200
— Un petit iceberg 208
— La maison la plus septentrionale du globe 220
— Poneys islandais 228
Voyage à Bordeaux. — L'Exposition 248
Excursion en Belgique-Hollande 268
A l'exposition d'Amsterdam et en Hollande 280
De Paris à Bicyclette aux gorges du Tarn . . 288 et 300
A Trouville 308
La photographie dans les voyages . . . . . 320, 332 et 340
Excursion dans les Vosges 348
Biarritz, Saint-Jean-de-Luz 368
Excursion sur la côte d'Espagne. 380, 388, 400 et . . . 408
(Carte) La côte Nord de l'Espagne 380
(Grav.) San Vicente de la Barquera 400
Comment on peut voyager en Perse, 420, 428, 448 et . . 460
(Carte) Routes et télégraphe de la Perse 420
(Grav.) Cheval persan et son conducteur 428
— Tchawadars persans 448
— Un caravansérail en Perse 460
Comment on voyage à pied, 468, 476, 484, 492, 500 et . . 508
(Grav.) En marche avec la corde 476
— Un accident en marche 476
— Station Dollfus au col de Saint-Théodule 500
— Un guide en tenue 508

Tableaux Graphiques :

Tableau n° 1 : Constantinople, Athènes . . . . . 9 à 12
— 2 : Odessa, Mer Noire, Crimée, Caucase . 20 à 32
— 3 : Nice, Gênes, Côtes de Provence . . 49 à 52
— 4 : Rome, Florence . . . . . 60 à 72

Tableau n° 5 : Lacs italiens, Milan, Vérone, Venise. 89 à 92
— 6 : Espagne, Portugal . . . . . 109 à 112
— 7 : Corse. . . . . 129 à 132
— 8 : Algérie, Tunisie. . . . . 149 à 152
— 9 : Auvergne et les Stations Thermales du Centre. . . . . 169 à 172
— 10 : Salzkammergut, Innsbruck, Salzbourg (Suisse autrichienne). . . . . 189 à 192
— 11 : Norvège, Suède, Cap Nord. . . . 209 à 212
— 12 : Lucerne, Lac des Quatre-Cantons. 229 à 232
— 13 : Bordeaux (Exposition intern.) . . 249 à 252
— 14 : Belgique et Hollande. . . . . 269 à 272
— 15 : Lac Léman et Savoie-Genève . . 289 à 292
— 16 : A Trouville et en Normandie . . 309 à 312
— 17 : Voyage de vacances. . . . . 320 à 324
— 18 : Dans les Vosges . . . . . 349 à 352
— 19 : A Biarritz. . . . . 369 à 372
— 20 : En Sicile. . . . . 389 à 392
— 21 : Stations d'hiver de l'Atlantique : Madère et les Canaries. Les Açores. . 409 à 412
Tableau n° 22 : Égypte . . . . . 429 à 432
— 23 : Jérusalem et Damas . . . . . 449 à 452

Nos Concours :

Texte :

Cartographie (Janvier) 79
Récits de Voyage (Février) 120
Photographie (Mars) 160
Saint-Moritz en Engadine. 217
Notre grand Concours de Vacances. *Voy.* Chartreuse de Vauclaire.

Gravures :

Saint-Moritz en Engadine (phot. de M. Hœffely, 1er prix de notre Concours de Photographie) 217

PARIS. — IMPRIMERIE LAHURE, 9, RUE DE FLEURUS.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Grandes Villes de France

A ATHÈNES

		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— Bâle, Zurich, Innsbruck, Villach, Trieste *et la mer*	....	400 *	6 j. 1/2	
	— Bâle, Lucerne, le St-Gothard, Milan, Vérone, Venise, Trieste, *la mer*, Corfou, Patras	....	361 *	5 j. 1/2	
	— Bâle, Milan, Bologne, Brindisi, Corfou, Patras	2592	305 *	3 j. 19 h.	
	— Dijon, Mt-Cenis, Turin, Bologne, Brindisi, Corfou, Patras	2592	305 *	3 j. 18 h.	*Rapide.*
	— Dijon, Mt-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Brindisi, Corfou, Patras	2844	336 *	4 j. 1 h.	
	— Dijon, Marseille *et la mer*	....	225 *	4 j. 1/2	Économique
DE LYON PAR	— Ambérieu, Mt-Cenis, Milan, Vérone, Venise, Trieste *et la mer*	....	361 *	5 j.	
	— Ambérieu, Mt-Cenis, Bologne, Brindisi, Corfou, Patras	2135	254 *	3 j. 11 h.	*Rapide.*
	— Marseille *et la mer*	....	229 *	4 j.	Économique
DE MARSEILLE PAR	— Gênes, Rome, Naples, Brindisi, Corfou, Patras	2302	273 *	4 j. 8 h.	
	— Gênes, Milan, Bologne, Brindisi, Corfou, Patras	2177	258 *	3 j. 16 h.	
	— *la mer*	....	190 *	3 j. 1/2	*Rapide.* Économique
DE BORDEAUX PAR	— Limoges, Lyon, Ambérieu, Mt-Cenis, Bologne, Brindisi, Corfou, Patras	2205	324 *	4 j. 9 h.	*Rapide.*
	— Cette, Marseille, Gênes, Rome, Naples, Brindisi, Corfou, Patras	2378	349 *	5 j.	
	— Cette, Marseille *et la mer*	....	266 *	4 j. 1/2	Économique
DE LILLE PAR	— Nancy, Bâle, Zurich, Innsbruck, Villach, Trieste *et la mer*	....	419 *	7 j.	
	— Paris, Bâle, Milan, Bologne, Brindisi, Corfou, Patras	2872	364 *	4 j. 2 h.	*Rapide.*
	— Paris, Dijon, Mt-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Brindisi, Corfou, Patras	2872	364 *	4 j. 3 h.	
	— Paris, Marseille *et la mer*	....	253 *	5 j.	Économique
DE TOULOUSE PAR	— Marseille, Gênes, Rome, Naples, Brindisi, Corfou, Patras	2349	320 *	4 j. 16 h.	
	— Marseille, Gênes, Milan, Bologne, Brindisi, Corfou, Patras	2224	305 *	4 j. 4 h.	
	— Marseille *et la mer*	....	237 *	4 j.	*Rapide.* Économique
DE NANTES PAR	— Paris, Mt-Cenis, Bologne, Brindisi, Corfou, Patras	2988	349 *	4 j. 6 h.	*Rapide.*
	— Bordeaux, Marseille *et la mer*	....	304 *	4 j. 1/2	Économique
DU HAVRE PAR	— Paris, Mt-Cenis, Bologne, Brindisi	2618	331 *	4 j.	*Rapide.*
	— Paris, Marseille *et la mer*	....	251 *	5 j.	Économique
DE ROUEN PAR	— Paris, Mt-Cenis, Bologne, Brindisi	2607	320 *	3 j. 20 h.	*Rapide.*
	— Paris, Marseille *et la mer*	....	240 *	5 j.	Économique
DE NANCY PAR	— Bâle, Milan, Bologne, Brindisi	2332	286 *	4 j.	*Rapide.*
	— Dijon, Marseille *et la mer*	....	284 *	4 j. 1/2	Économique
DE DIJON PAR	— Mt-Cenis, Bologne, Brindisi	2277	270 *	3 j. 13 h.	*Rapide.*
	— Marseille *et la mer*	....	251 *	4 j.	Économique

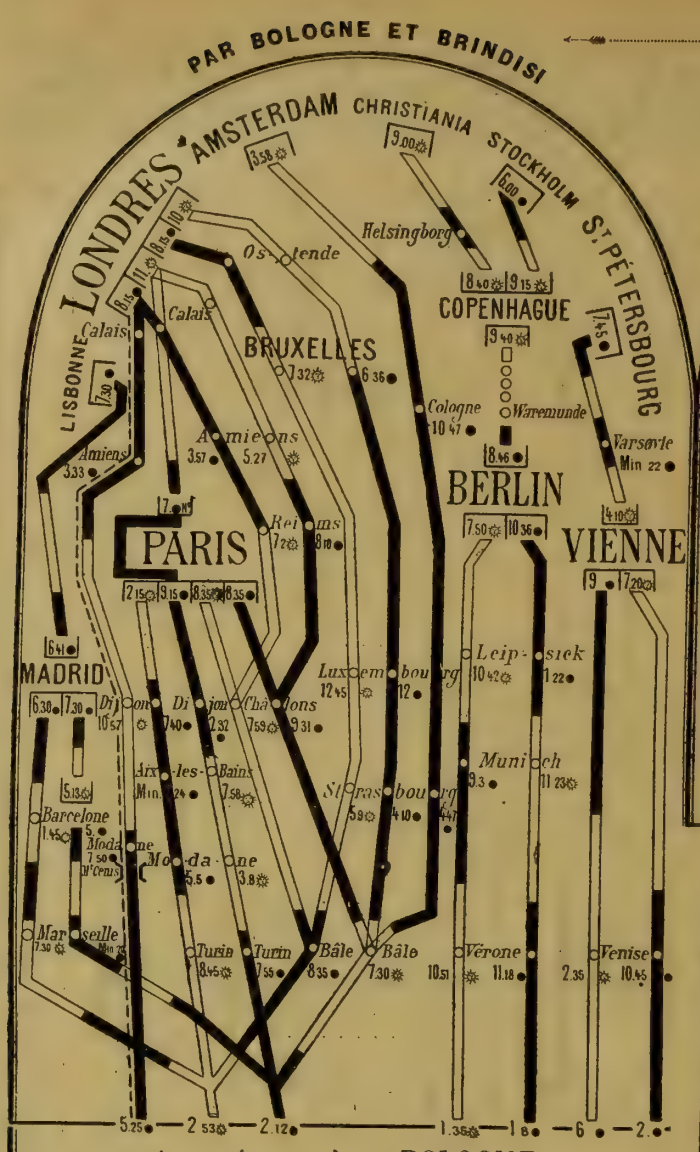
A CONSTANTINOPLE

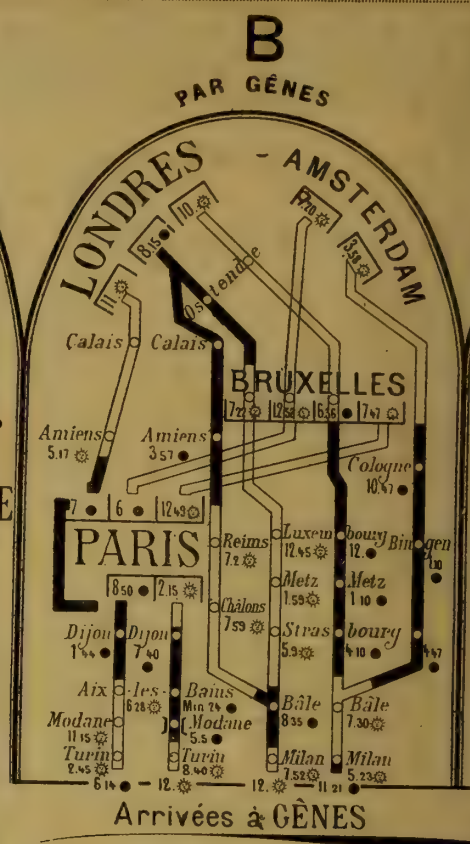
		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
PAR	— Nancy, Munich, Vienne, Budapest, Belgrade, Sofia	3062	351	3 j. 11 h.	*Rapide.*
	— Bâle, Zurich, Innsbruck, Vienne, Budapest, Belgrade, Sofia	3149	351	3 j. 11 h.	
	— Bâle, Zurich, Innsbruck, Villach, Trieste *et la mer*	....	498 *	8 j. 1/2	
	— Bâle, Lucerne, Milan, Vérone, Venise, Trieste *et la mer*	....	500 *	8 j.	
	— Dijon, Mt-Cenis, Turin, Bologne, Brindisi, Corfou, Patras, Athènes *et la mer*	....	400 *	6 j. env.	
	— Dijon, Mt-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Brindisi, Corfou, Patras, Athènes *et la mer*	....	431 *	6 j. env.	
	— Dijon, Lyon, Marseille *et la mer*	....	245 *	6 j.	Économique
PAR	— Genève, Zurich, Innsbruck, Vienne, Belgrade	2983	332	3 j. 13 h.	*Rapide.*
	— Genève, Zurich, Munich, Vienne, Belgrade	2947	331	3 j. 13 h.	
	— Paris, Nancy, Munich, Vienne, Belgrade	3574	408	3 j. 22 h.	
	— Marseille *et la mer*	....	239 *	5 j. 1/2	Économique
PAR	— Lyon, Genève, Zurich, Innsbruck, Vienne, Belgrade	3334	371	3 j. 20 h.	*Rapide.*
	— Gênes, Venise, Vienne, Belgrade	3143	390	4 j. 7 h.	
	— Gênes, Rome, Naples, Brindisi, Corfou, Patras, Athènes *et la mer*	....	373 *	6 j. env.	
	— *la mer*	....	200 *	5 j.	Économique
PAR	— Paris, Munich, Vienne	3647	417	3 j. 23 h.	*Rapide.*
	— Paris, Bâle, Innsbruck, Vienne	3725	417	3 j. 23 h.	
	— Marseille, Gênes, Rome, Naples, Brindisi, Corfou, Patras, Athènes *et la mer*	....	449 *	7 j. env.	
	— Marseille *et la mer*	....	276 *	6 j.	Économique
PAR	— Valenciennes, Mézières, Nancy, Munich, Vienne	3086	354	3 j. 14 h.	*Rapide.*
	— Paris, Munich, Vienne	3312	379	3 j. 18 h.	
	— Paris, Dijon, Mt-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Brindisi, Corfou, Patras, Athènes *et la mer*	....	459 *	6 j. env.	
	— Paris, Marseille *et la mer*	....	273 *	6 j. 1/2	Économique
PAR	— Paris, Munich, Vienne	3810	430	4 j. 12 h.	
	— Lyon, Genève, Zurich, Innsbruck, Vienne	3758	419	4 j. 8 h.	*Rapide.*
	— Marseille, Gênes, Rome, Naples, Brindisi, Corfou, Patras, Athènes *et la mer*	....	420 *	6 j. env.	
	— Marseille *et la mer*	....	247 *	5 j. 1/2	Économique
PAR	— Paris, Munich, Vienne	3489	395	3 j. 23 h.	*Rapide.*
	— Lyon, Marseille *et la mer*	....	306 *	6 j.	Économique
	— Bordeaux, Marseille *et la mer*	....	314 *	6 j.	
PAR	— Paris, Munich, Vienne	3290	377	3 j. 19 h.	*Rapide.*
	— Paris, Marseille *et la mer*	....	271 *	6 j. 1/2	Économique
PAR	— Paris, Munich, Vienne	3202	366	3 j. 17 h.	*Rapide.*
	— Paris, Marseille *et la mer*	....	260 *	6 j. 1/2	Économique
PAR	— Munich, Vienne	2709	311	3 j. 4 h.	*Rapide.*
	— Dijon, Marseille *et la mer*	....	204 *	6 j.	Économique
PAR	— Bâle, Zurich, Vienne	2885	322	3 j. 12 h.	*Rapide.*
	— Marseille *et la mer*	....	261 *	5 j. 1/2	Économique

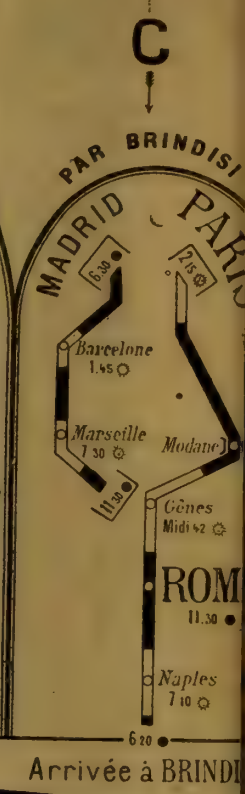
Le signe * placé à côté du prix d'un trajet à effectuer, partie en chemin de fer, partie en bateau, indique que la nourriture *à bord* est comprise.

Tableau N° I. — Des Capitales et d

A CONSTANTINO







LES DÉPARTS

DE GÊNES POUR CONSTANTINOPLE

Par Naples, Palerme, Messine, Athènes

Compagnie Florio-Rubattino : départs de Gênes le mardi. — 10 jours jusqu'à Athènes. — 15 jours jusqu'à Constantinople. Prix : pour Athènes, 105 fr. pour Constantinople, 225 francs, plus la nourriture.

Par Athènes, Smyrne, Salonique

Compagnie Fraissinet : départ le vendredi. — Arrivée à Athènes, le mardi ; à Constantinople, mercredi (8 jours après).

DE BRINDISI POUR PATRAS, ATHÈNES

Par Corfou

Compagnie Florio-Rubattino : départ, lundi minuit 1/2. — Arrivée, mardi 3 h. matin. Prix : 50 francs, plus la nourriture.

Compagnie Lloyd : départ, lundi 1 h. matin. Arrivée Patras, mardi 4 h. matin. Prix : 75 francs, nourriture comprise.

Avec escale de 36 h. à Corfou

Départ de Brindisi le mercredi à minuit (Compagnie Florio-Rubattino). — Arrivée à Patras, samedi à 4 h. 1/2 du soir (Compagnie Lloyd). En outre, service par les bateaux grecs.

POUR ATHÈNES ET CONSTANTINOPLE

Compagnie Lloyd : départ le lundi minuit. Arrivée : à Athènes, mercredi midi ; à Constantinople, vendredi matin.

Prix : jusqu'à Athènes, 150 francs ; jusqu'à Constantinople, 242 fr., nourriture comprise. Compagnie Florio-Rubattino : départ le mercredi. — Arrivée à Athènes, le samedi ; à Constantinople le lundi.

DÉPARTS DE BOLOGNE

Bologne	Départ	2h 40●	7h 5●	5h 40●
Brindisi	Arrivée	10h 17●	11h ○	7h 50●
Corfou		Bateaux	Bateaux	Bateaux
Patras	Départ	7h 45○	11h 50○	»
ATHÈNES	Arrivée	4h 35○	7h 10●	»

(PENINSULAR)

TRAINS DE LUXE

PENINSULAR
Londres — Brindisi
Départ de Londres : vendredi. — Arrivée à Brindisi, dimanche.

MÉDITERRANÉE-EXPRESS
Londres — Vintimille
Départ de Londres : mardi et samedi. — Départ de Paris, mardi et samedi.

MADRID — BARCELONE
Train ordinaire
Départ de Madrid 6h30● : mardi, jeudi, samedi.

Voies Accessoires

Bateaux. **LONDRES — BRINDISI, par Gibraltar et Malte.** — Compagnies Péninsulaire et Orientale : départ le jeudi. — Traversée 9 jours. Prix : 425 francs, nourriture comprise.

NAPLES — CONSTANTINOPLE, par Messine et Athènes. Compagnie Florio-Rubattino : départ le lundi après midi. Traversée : pour Athènes, 4 jours ; pour Constantinople, 7 jours. Prix pour Athènes, 135 francs ; pour Constantinople, 185 francs, plus la nourriture.

SIGNES CONVENTIONNELS ADOPTÉS P

Jour	✹	Trajet de nuit	▬
Nuit	●	Trajet par mer (en noir) la nuit	●●
Tunnel et col (carte en rouge)		Trajet par mer (en noir) le jour	○○
Trajet de jour	▭		

COMMENT L

EXEMPLE : **De Londres à Constantinople** *viâ Bologne, viâ Gênes, Marseille, viâ Vienne, prendre une des heures de départ de Londres, suivre le trait (noir et blanc) placé au-dessous, jusqu'à Bologne (tableau* **A**), *Gênes, Marseille* (**E**), *Vienne* (**F**). *De chacun de ces points, où se concentrent toute*

AVIS. — Le Tableau n° II, paraissant le 19 janvier, completera les itinéraires ci-dessus

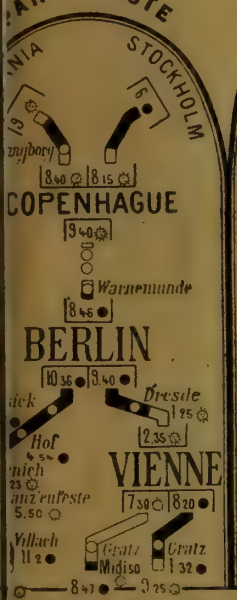
Tableaux des Grandes Voies de Co

DONNANT : *1° les Heures de Départ et d'Arrivée ; 2° la Durée proportionnelle des Tra*

E ET A ATHÈNES

D

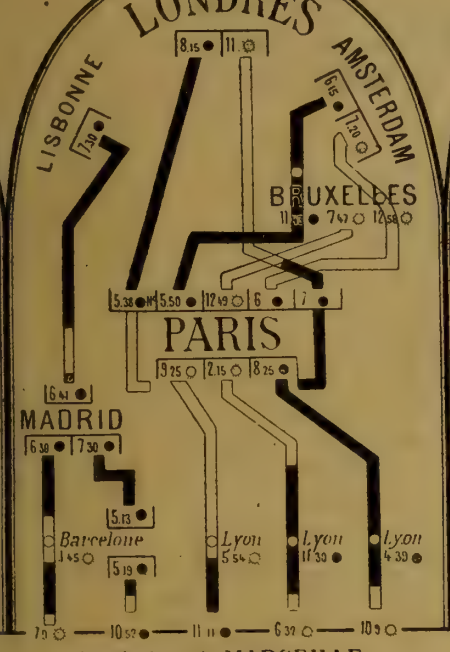
PAR TRIESTE



Arrivées à TRIESTE

E

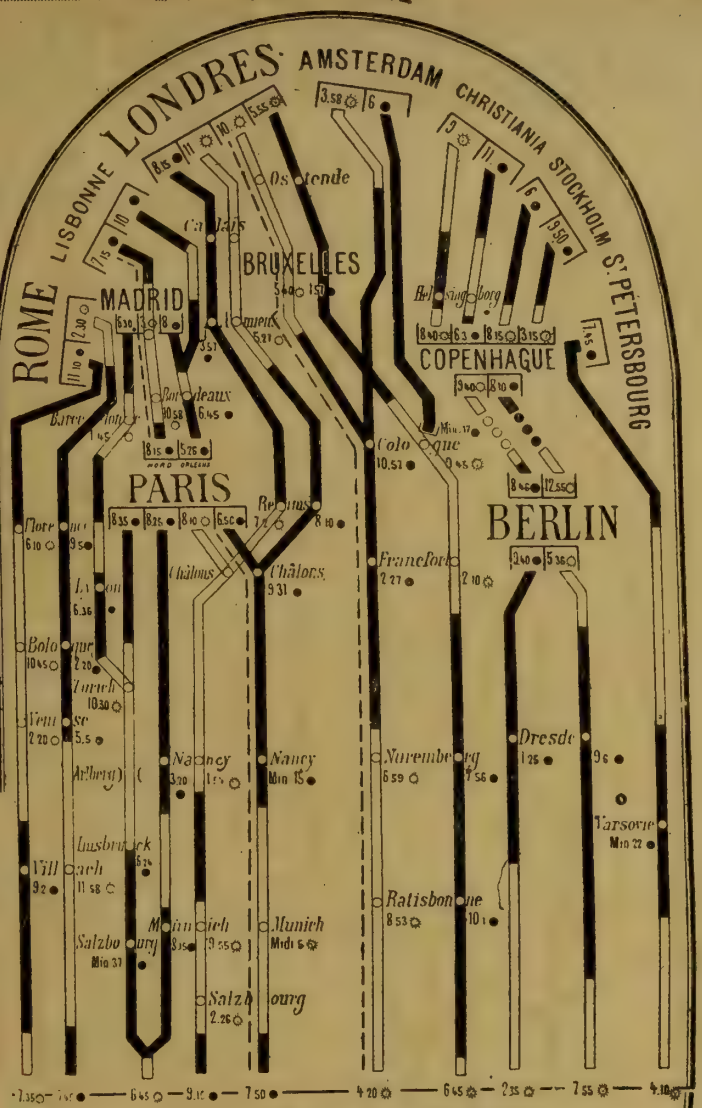
PAR MARSEILLE



Arrivées à MARSEILLE

F

PAR VIENNE



Arrivées à VIENNE

PAR

DE TRIESTE

POUR

TRAS, ATHÈNES

Par Corfou

pagnie Lloyd : départs le mardi ou le ercredi, alternativement ; arrivée samedi lundi.

: 158 francs.

POUR

ATHÈNES

ISTANTINOPLE

pagnie Lloyd : départ le samedi à midi ; rivée à Athènes le ercredi à midi ; à Constantinople le vendredi atin.

: pour Athènes, 245 ncs ; pour Constantinople, 337 francs ; urriture comprise.

BATEAUX

DE MARSEILLE

POUR

CONSTANTINOPLE

Directement

Compagnie Paquet : départs le mercredi matin tous les 15 jours. Traversée 5 jours.
Prix : 200 francs, nourriture comprise.

Par Syra ou par Athènes et Smyrne, alternativement.

Messageries maritimes : départs le samedi soir. Traversée pour Athènes, 3 jours 1/2 ; pour Constantinople, 6 et 7 jours.
Prix pour Athènes, 190 francs ; pour Constantinople, 225 francs, nourriture comprise.

Par Gênes, Athènes, Smyrne, Salonique (Service d'hiver)

Compagnie Fraissinet : départ le jeudi. Traversée pour Athènes, 5 jours ; pour Constantinople, 13 jours.
Prix pour Athènes, 200 francs ; pour Constantinople, 250 francs, nourriture comprise.

POUR ATHÈNES

Directement

Messageries maritimes : départ le samedi soir. Traversée 3 jours 1/2.
Prix : 190 francs, nourriture comprise

Avis important. — Le billet complet pris à Paris pour Athènes, 225 francs ; pour Constantinople, 245 francs, nourriture comprise.

DÉPARTS DE VIENNE

		ORIENT-EXPRESS	
Vienne	Départ	8h 36●	9h »○
Budapest	Départ	1h 45●	2h 35○
Belgrade	Départ	8h 14○	10h 37●
Sofia	Départ	7h 24●	11h 34○
CONSTANTINOPLE	Arrivée	1h 50○	9h 24○

TRAINS DE LUXE

OSTENDE — VIENNE

Quotidien.

ORIENT-EXPRESS

Départ de Paris : jusqu'à Vienne, quotidien ; jusqu'à Constantinople, dimanche, mercredi.
Départ de Vienne : lundi, jeudi. Arrivée à Constantinople : mercredi, samedi.

SUD-EXPRESS

Départ de Lisbonne : samedi, lundi, mercredi. — Départ de Madrid : dimanche, mardi, jeudi. — Arrivée à Paris : lundi, mercredi, vendredi.

ITINÉRAIRES EN NOIR ET EN ROUGE

de ligne.

de station de départ. te en rouge)

point de concen- ion (carte en rouge).

Point terminus (carte en rouge).

Train de luxe.

Trajet par mer (en rouge).

TABLEAUX

tions aussi bien de Londres que d'ailleurs, la route est unique. Elle est mar- par les mots : Départs de Bologne, de Vienne ; Départs par bateaux de s et de Marseille *et par des flèches verticales. — Les trains de luxe sont exclu- ent ceux de la Cie Internationale des Grands Express Européens.*

Voies Accessoires

Bateaux. **LIVERPOOL — CONSTANTINOPLE**, par **Gibraltar, Malte, Syra et Smyrne.** — Compagnie Moss : départs tous les 15 jours. — Compagnie Cunard : plusieurs départs chaque mois.

CONSTANTINOPLE — ATHÈNES, Directement ou avec escale à Smyrne. — Départs presque tous les jours par les Compagnies : Messageries Maritimes ; Fraissinet ; Compagnie Russe ; Lloyd ; Khédivié ; Florio-Rubattino ; Compagnie Hellénique. Durée de la traversée : 36 heures. Prix : environ 100 francs, nourriture comprise.

nt les grandes communications pour la Crimée, et les stations de la mer Noire par Odessa.

nunications Terrestres et Maritimes

Jour et de Nuit ; 3e le Tracé synthétique des Artères de la Circulation sur le Globe.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Capitales et des Grandes Villes d'Europe

A ATHÈNES

		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— Ostende, Bruxelles, Bâle, Gothard, Bologne, Brindisi, Patras	3044	379	4 j. 5 h.	
	— Calais, Amiens, Bâle, Gothard, Bologne, Brindisi, Patras	3010	376	4 j. 4 h.	*Rapide.*
	— Calais, Paris, Mt-Cenis, Bologne, Brindisi, Patras	2890	380	4 j. 5 h.	
	— Calais, Paris, Marseille *et la mer*	....	362*	4 j. 1/2	Économique
DE PÉTERSBOURG PAR	— Vienne, Venise, Bologne, Brindisi, Patras	4019	539	5 j. 22 h.	*Rapide.*
	— Moscou, Odessa *et la mer*	....	554*	8 j.	Économique
DE MOSCOU PAR	— Vienne, Bologne, Brindisi, Patras	4204	566	6 j. 5 h.	*Rapide.*
	— Odessa *et la mer*	....	434*	7 j. 1/2	Économique
DE BERLIN PAR	— Munich, Vérone, Bologne, Brindisi, Patras	2814	323	3 j. 18 h.	Économique *Rapide.*
	— Leipzig, Munich, Innsbruck, Villach, Trieste *et la mer*	...	397*	5 j. 1/2	
DE VIENNE PAR	— Venise, Bologne, Brindisi, Patras	2268	282	3 j. 9 h.	*Rapide.*
	— Trieste *et la mer*	....	317*	4 j. 1/2	Économique
DE ROME PAR	— Naples, Brindisi, Patras	2153	258	2 j. 17 h.	*Rapide.*
	— Naples *et la mer*	....	166	4 j. 1/2	Économique
DE BRUXELLES PAR	— Bâle, Milan, Bologne, Brindisi, Patras	2656	310	3 j. 22 h.	*Rapide.*
	— Paris, Marseille *et la mer*	....	321*	4 j. 1/2	Économique
D'AMSTERDAM PAR	— Cologne, Bâle, Milan, Bologne, Brindisi, Patras	2822	328	4 j.	*Rapide.*
	— Bruxelles, Paris, Marseille *et la mer*	....	343*	5 j.	Économique
DE BALE PAR	— Milan, Bologne, Brindisi, Patras	2067	246	3 j. 9 h.	*Rapide.* Économique
	— Milan, Gênes *et la mer*	....	232	5 j.	
DE MADRID PAR	— Barcelone, Marseille, Gênes, Bologne, Brindisi, Patras	3434	400	5 j. 20 h.	
	— Barcelone, Marseille, Gênes, Rome, Naples, Brindisi, Patras	4320	511	5 j. 20 h.	
	— Barcelone, Marseille *et la mer*	....	333*	5 j.	*Rapide.* Économique
DE LISBONNE PAR	— Madrid, ajouter aux routes de Madrid	663	77	24 h.	en plus.
DE STOCKHOLM PAR	— Berlin, ajouter aux routes de Berlin	1311	123	44 h.	en plus.
DE COPENHAGUE PAR	— Berlin, ajouter aux routes de Berlin	663	48	21 h.	en plus.
DE CHRISTIANIA PAR	— Berlin, ajouter aux routes de Berlin	1334	117	43 h.	en plus.

A CONSTANTINOPLE

		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
PAR	— Ostende, Bruxelles, Cologne, Mayence, Nuremberg, Vienne	3236	395	3 j. 13 h.	*Rapide.*
	— Calais, Amiens, Châlons, Strasbourg, Munich, Vienne	3434	416	3 j. 29 h.	
	— Calais, Paris, Munich, Vienne	3360	426	3 j. 20 h.	
	— Calais, Paris, Marseille *et la mer*	....	372*	6 j. 1/2	Économique
PAR	— Varsovie et Vienne	3411	455	4 j. 13 h.	
	— Moscou, Odessa *et la mer*	....	454	4 j.	*Rapide.* Économique
PAR	— Odessa *et la mer*	....	334	3 j. 1/2	*Rapide.* Économique
	— Varsovie et Vienne	3596	482	4 j. 20 h.	
PAR	— Dresde et Vienne	2357	271	2 j. 16 h.	*Rapide.* Économique
	— Leipzig, Munich, Innsbruck, Trieste *et la mer*	...	489*	7 j. 1/2	
PAR	— Budapest et Belgrade	1600	198	47 h.	*Rapide.* Économique
	— Trieste *et la mer*	....	409*	6 j. 1/2	
PAR	— Florence, Bologne, Venise, Vienne	3084	346	3 j. 9 h.	*Rapide.* Économique
	— Naples, Brindisi, *la mer*	....	328*	5 j.	
PAR	— Cologne, Mayence, Nuremberg, Vienne	3848	334	3 j. 5 h.	*Rapide.*
	— Paris, Marseille *et la mer*	....	331*	6 j.	Économique
PAR	— Cologne, Mayence, Nuremberg, Vienne	2878	335	3 j. 15 h.	*Rapide.*
	— Bruxelles, Paris, Marseille *et la mer*	....	353*	6 j. 1/2	Économique
PAR	— Zurich, Innsbruck, Vienne	2537	295	3 j.	*Rapide.*
	— Milan, Gênes *et la mer*	....	292	13 j.	Économique
PAR	— Bordeaux, Paris, Munich, Vienne	4514	520	5 j. 10 h.	*Rapide.*
	— Barcelone, Marseille *et la mer*	....	343*	7 j.	Économique
	— Barcelone, Lyon, Zurich, Vienne	4373	492	5 j. 12 h.	
PAR	— Madrid, ajouter aux routes de Madrid	663	77	24 h.	en plus.
PAR	— Berlin, ajouter aux routes de Berlin	1311	123	44 h.	en plus.
PAR	— Berlin, ajouter aux routes de Berlin	663	48	21 h.	en plus.
PAR	— Berlin, ajouter aux routes de Berlin	1334	117	43 h.	en plus.

Avis important. — *Les chiffres de* Distances et de Prix *ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.*

TRAINS DE LUXE

Entre *Londres-Vienne*. . . . Entre ces deux villes on gagne en rapidité 6 h. 30. On paie en plus 40 fr. 35.
Entre *Paris-Constantinople*. . Entre ces deux villes on gagne en rapidité 18 heures. On paie en plus 80 fr. 70.
Entre *Londres-Brindisi*. . . . Entre ces deux villes on gagne en rapidité 12 heures. On paie en plus 109 fr. 65.
Entre *Lisbonne-Madrid-Paris*. Entre ces deux villes on gagne en rapidité 9 heures. On paie en plus 107 fr. 60.
Entre *Paris-Vintimille*. . . . Entre ces deux villes on gagne en rapidité 2 h. 30. On paie en plus 84 fr. 50.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe pour les trajets en chemin de fer, en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe (chemin de fer).

BATEAUX A VAPEUR

Le signe * placé à côté du prix d'un trajet à effectuer, partie en chemin de fer, partie en bateau, indique que la nourriture *à bord* est comprise.

Toutes les fois qu'une partie considérable du trajet est effectuée par bateaux à vapeur, nous n'indiquons pas l'étendue de la distance kilométrique, cette distance variant avec les escales qui ne sont pas fixes. Pour la même raison, la durée n'est qu'approximative à quelques heures près.

Dans les mêmes itinéraires combinés de terre et de mer, pour se rendre compte de la durée et du prix relatifs des trajets de terre et de mer, il suffit de consulter le tableau suivant :

A ATHÈNES :

De Marseille, 3 j. 1/2, 190* fr. | De Trieste, 4 j., 245* fr. | De Gênes, 4 j., 165 fr. | De Naples, 4 j., 135 fr. | D'Odessa, 3 j. 205* fr.

A CONSTANTINOPLE :

De Marseille, 5 j., 200* fr. | De Trieste, 6 j., 337* fr. | De Gênes, 12 j., 225 fr. | De Brindisi, 4 j., 240* fr. | D'Odessa, 1 j. 1/2 105* fr.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

De Paris et des Grandes Villes de France

A ODESSA

par terre.

		KIL.	PRIX 1re CL.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— Cologne, Hanovre, Berlin, Cracovie	2904	324	2 j. 23 h.	
	— Cologne, Hambourg, Berlin, Cracovie	2950	345	2 j. 19 h.	*Rapide.*
	— Strasbourg, Munich, Vienne, Cracovie	2885	322	3 j. 13 h.	Économique.
	— Bâle, Zurich, l'Arlberg, Vienne, Cracovie	2963	322	3 j. 13 h.	
DE LYON PAR	Genève, Lausanne, Zurich, l'Arlberg, Vienne, Cracovie	2853	310	3 j. 15 h.	
DE MARSEILLE PAR	Lyon, Genève, Zurich, l'Arlberg, Vienne, Cracovie	3204	349	3 j. 23 h.	
DE BORDEAUX PAR	— Paris, Cologne, Hanovre, Berlin, Cracovie	3382	389	3 j. 13 h.	
	— Paris, Cologne, Hambourg, Berlin, Cracovie	3524	410	3 j. 0 h.	*Rapide.*
	— Paris, Strasbourg, Munich, Vienne, Cracovie	3403	387	4 j. 1 h.	Économique.
	— Paris, Bâle, Zurich, l'Arlberg, Vienne, Cracovie	3541	387	4 j. 1 h.	
DE LILLE PAR	— Bruxelles, Cologne, Hanovre, Berlin, Cracovie	2929	305	2 j. 22 h.	*Rapide.* Économique.
	— Nancy, Strasbourg, Munich, Vienne, Cracovie	2682	325	3 j. 16 h.	
	— Paris, Bâle, Zurich, l'Arlberg, Vienne, Cracovie	3210	350	3 j. 20 h.	
DE TOULOUSE PAR	— Paris, Cologne, Hanovre, Berlin, Cracovie	3517	404	3 j. 16 h.	
	— Paris, Cologne, Hambourg, Berlin, Cracovie	3603	425	3 j. 13 h.	*Rapide.*
	— Paris, Strasbourg, Munich, Vienne, Cracovie	3503	402	4 j. 0 h.	
	— Paris, Bâle, Zurich, l'Arlberg, Vienne, Cracovie	3676	402	4 j. 0 h.	
	— Cette, Lyon, Genève, Zurich, Vienne, Cracovie	3380	367	4 j. 4 h.	Économique.
DE NANTES PAR	— Paris, Cologne, Hanovre, Berlin, Cracovie	3231	369	3 j. 10 h.	
	— Paris, Cologne, Hambourg, Berlin, Cracovie	3377	389	3 j. 7 h.	*Rapide.*
	— Paris, Strasbourg, Munich, Vienne, Cracovie	3312	367	4 j.	Économique.
	— Paris, Bâle, Zurich, l'Arlberg, Vienne, Cracovie	3300	367	4 j.	
DU HAVRE PAR	— Paris, Cologne, Hanovre, Berlin, Cracovie	3032	347	3 j. 0 h.	
	— Paris, Cologne, Hambourg, Berlin, Cracovie	3178	368	3 j. 1 h.	*Rapide.*
	— Paris, Strasbourg, Munich, Vienne, Cracovie	3113	345	3 j. 21 h.	Économique.
	— Paris, Bâle, Zurich, l'Arlberg, Vienne, Cracovie	3101	345	3 j. 21 h.	
DE ROUEN PAR	— Paris, Cologne, Hanovre, Berlin, Cracovie	2944	339	3 j. 7 h.	
	— Paris, Cologne, Hambourg, Berlin, Cracovie	3090	360	2 j. 23 h.	*Rapide.*
	— Paris, Strasbourg, Munich, Vienne, Cracovie	3025	337	3 j. 19 h.	Économique.
	— Paris, Bâle, Zurich, l'Arlberg, Vienne, Cracovie	3103	337	3 j. 19 h.	
DE ROUBAIX PAR	— Lille, Bruxelles, Cologne, Hanovre, Berlin, Cracovie	2630	306	2 j. 23 h.	*Rapide.* Économique.
	— Lille, Nancy, Strasbourg, Munich, Vienne, Cracovie	2992	326	3 j. 17 h.	
	— Paris, Bâle, Zurich, l'Arlberg, Vienne, Cracovie	3217	351	3 j. 21 h.	
DE NANCY PAR	Strasbourg, Munich, Vienne, Cracovie	2610	282	3 j. 6 h.	
DE DIJON PAR	Chalindrey, Vesoul, Bâle, Zurich, l'Arlberg, Vienne, Cracovie	2727	296	3 j. 15 h.	

AUX STATIONS DE LA MER NOIRE

SERVICES MARITIMES

Pour les relations entre les villes de France et d'Europe et les ports de la Méditerranée, et de là, par mer, à Constantinople, se reporter à notre précédent tableau (*Constantinople-Athènes*, n° du 5 janvier 1895).

Pour les services maritimes de la mer Noire au départ d'Odessa et de Constantinople, voir p. 30.

Services directs de Marseille.

		A CONSTANTINOPLE		A ODESSA		A SAMSOUN		A BATOUM	
		PRIX 1re CLASSE AVEC NOURRITURE	DURÉE	PRIX 1re CLASSE AVEC NOURRITURE	DURÉE	PRIX 1re CLASSE AVEC NOURRITURE	DURÉE	PRIX 1re CLASSE AVEC NOURRITURE	DURÉE
DE MARSEILLE	Départ le mercredi, 5 h. m., toutes les deux semaines (Cie N. Paquet)	200	5 j.	»	»	275	8 j.	300	10 j.
	Départ le samedi, 4 h. s., toutes les deux semaines (Cie des Messageries maritimes)	225	7 j.	»	»	300	9 j. 1/2	325	11 j. 1/2
	Départ le samedi, 4 h. s., toutes les deux semaines (Cie des Messageries maritimes)	225	6 j.	300	11 j.	»	»	»	»

Tableau N° 2. — De toutes les

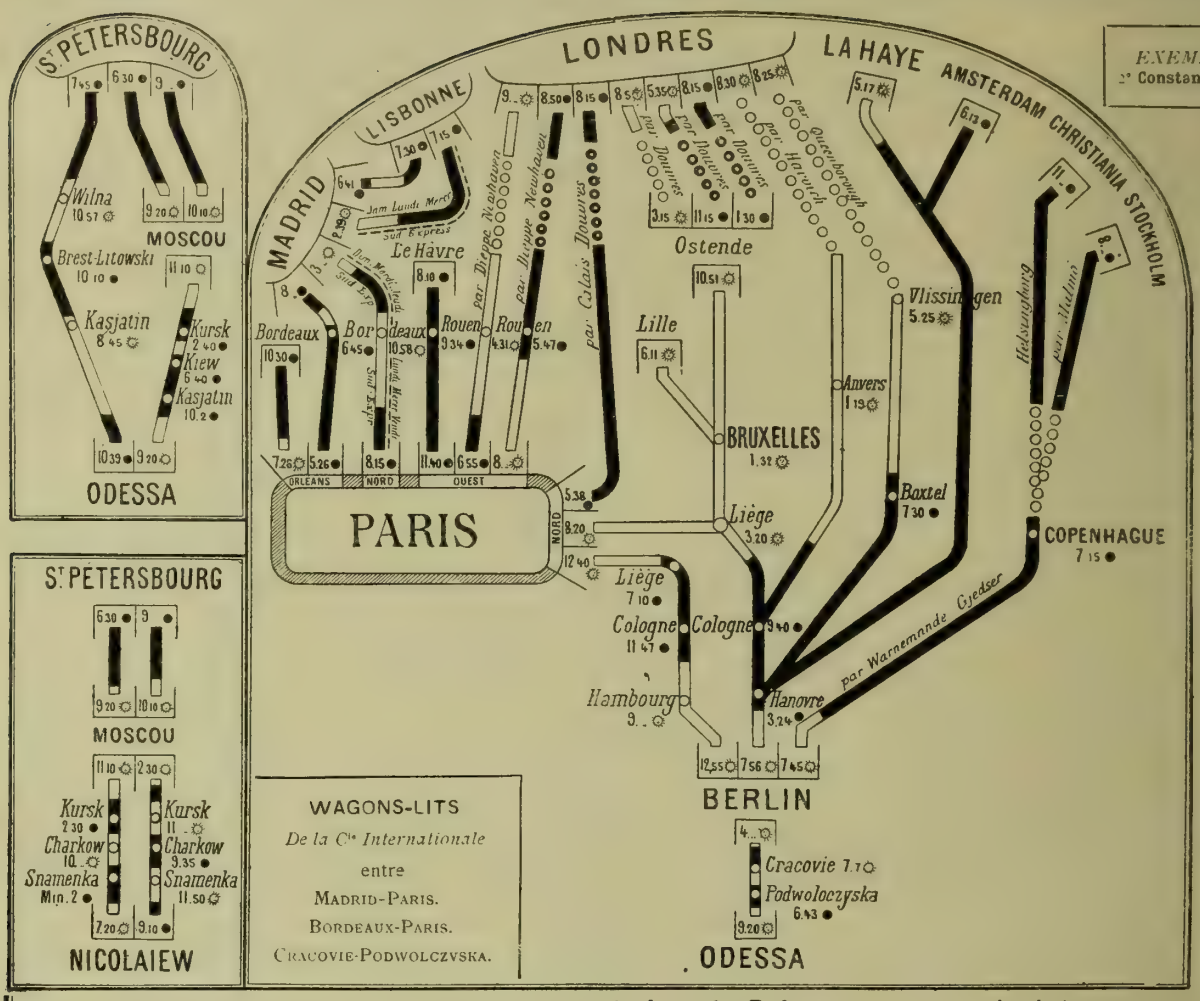
A LA MER NOIRE, E

A Par ODESSA

C

PAR BERLIN

Par Constantinople (Voir le



WAGONS-LITS
De la Cie Internationale
entre
MADRID-PARIS.
BORDEAUX-PARIS.
CRACOVIE-PODWOLCZVSKA.

COMMENT

EXEMPLE : **De Londres à**
2° **Constantinople.** — 1° *Pour suivre le trait n Londres (tab.* **A** *atteindre* **Consta** *— De ces deux sulter les départ* la mer Noire. » *russes exclusive*

SIGNES
adoptés pour

Heures de jour
Heures de nuit
Tunnels et col
Trajet de jour
Trajet de nuit
Trajet de nuit
Trajet de jour
Tete de ligne
Grande station (en rouge)
Grand point (carte en ro
Point terminus
Train de luxe
Trajet par mer

Arrivées à Odessa. — Arrivées à **Constantinopl**

DÉPARTS DES BATEAUX DE LA MER

I. — Relations directes entre Odessa et Constantinople.

COMPAGNIES.	MESSAGER. MARIT. Chaque 2 semaines.	Cie RUSSE DE NAVIGAT. Hebdom.	Cie RUSSE DE NAVIGAT. Hebdom.	LLOYD AUTRICH. Facultatif.
ODESSA. . . .	Sam. 6h soir	Sam., 4h ⊙	Mardi, 4h ⊙	Merc., 10h ⊙
CONSTANTINOPLE . .	Lundi, 4h ●	Lundi, Mat.	Jeudi, Mat.	Vend., [illegible] ●

COMPAGNIES.	MESSAGER. MARIT. Chaque 2 semaines.	Cie RUSSE DE NAVIGAT. Hebdom.	Cie RUSSE DE NAVIGAT. Hebdom.	Cie FLORIO-RUBATTINO. Chaque 2 semaines.	L Fac
CONSTANTINOPLE . .	Mardi, 8h ⊙	Lundi, 2h ⊙	Jeudi, 2h ⊙	Jeudi, 3h ⊙	Lun
ODESSA. . . .	Merc. 6h soir	Merc., Mat.	Sam., Mat.	Sam., [illegible] ●	Merc

II. — De Constantinople

A Varna.

CONSTANTINOPLE.	Dep. Sam. 2h ⊙	VARNA	Dep. Dim. 5h 30 ⊙
VARNA	Arr. Dim. 4h 30 ●	CONSTANTINOPLE .	Arr. Lundi 8h ⊙

COMPAGNIE DU DANUBE AUTRICHIEN

En Crimée.

CONSTANTINOPLE .	Dép. Merc. 10h ⊙	SÉBASTOPOL .	Dep. Dim.
SÉBASTOPOL . . .	Arr. Jeudi ap.-midi.	CONSTANTINOPLE	Ar. Lundi a

COMPAGNIE RUSSE

III. — Relations entre Odessa, le Nord de la Mer Noire et la Côte de Crim

Cie RUSSE DE NAVIGATION.	
ODESSA. Dép. tous les dim., mardis et jeudis, à 8h ⊙.	
KHERSON. Arr. les dim., mardis et jeudis, à 4h 30 ⊙.	
KHERSON. Dép. tous les lundis, merc. et vendr., à 8h ⊙.	
ODESSA. Arr. les lundis, merc. et vendr., à 4h 30 ⊙.	

SERVICE DU DNIEPER

D'ODESSA à KHERSON et à ALEXANDROVSK, deux services par jour.

Cie RUSSE DE NAVIGATION.	Trois fois par semaine. 1	2	3
ODESSA	Lundi	Jeudi	Sam.
EUPATORIA . . .	—	Vend.	—
SEBASTOPOL . . .	Mardi	Vend.	Dim.
IALTA (LIVADIA).	Mardi	Vend.	—
THEODOSIA . . .	Merc.	Sam.	—
KERTCH (M. d'Azov)	Merc.	Sam.	—
ANAPA	—	Sam.	—
NOVOROSIISK . . .	Jeudi	Dim.	—
POTI	—	Lundi	—
BATOUM	Lundi	Mardi	Vend.

Cie RUSSE DE NAVIGATION.	Trois fois par semaine. 1	2	3
BATOUM	Dim.	Merc.	Jeudi
POTI	Dim.	—	—
NOVOROSIISK . . .	Lundi	—	Vend.
ANAPA	Lundi	—	—
KERTCH (M. d'Azov)	Lundi	—	Sam.
THEODOSIA . . .	Mardi	—	Sam.
IALTA (LIVADIA).	Merc.	—	—
SEBASTOPOL . . .	Merc.	Vend.	Dim.
EUPATORIA . . .	Merc.	—	Dim.
ODESSA	Jeudi	Sam.	Lundi

Cie RUSSE DE NAVIGAT
ODESSA. Dép. tous les mardis et jeudis, à 2
NIKOLAIEV. Arr. les dim dis et jeudis, à 5
NIKOLAIEV. Dep. tous l dis, merc. et vendr.,
ODESSA. Arr. les lundis et vendr., à 5

I. N. B — Les escale teaux dans ces ports v 1 à 48 heures. Nous n digue pour et l'i départ

Pour les tableaux 1 et 2 consulter les **GUIDES JO**

Tableaux des Grandes Voies de Co

DONNANT : *1° les Heures de Départ et d'Arrivée; 2° la Durée proportionnelle des T*

des Villes d'Europe et de France

CRIMÉE, AU CAUCASE

Berlin ou Vienne)

N° 1, *Tour du Monde*, 5 janvier 1895).

B

PAR VIENNE

C

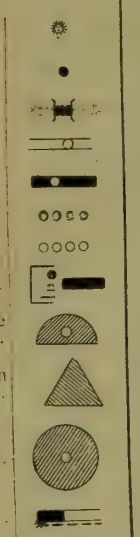
31

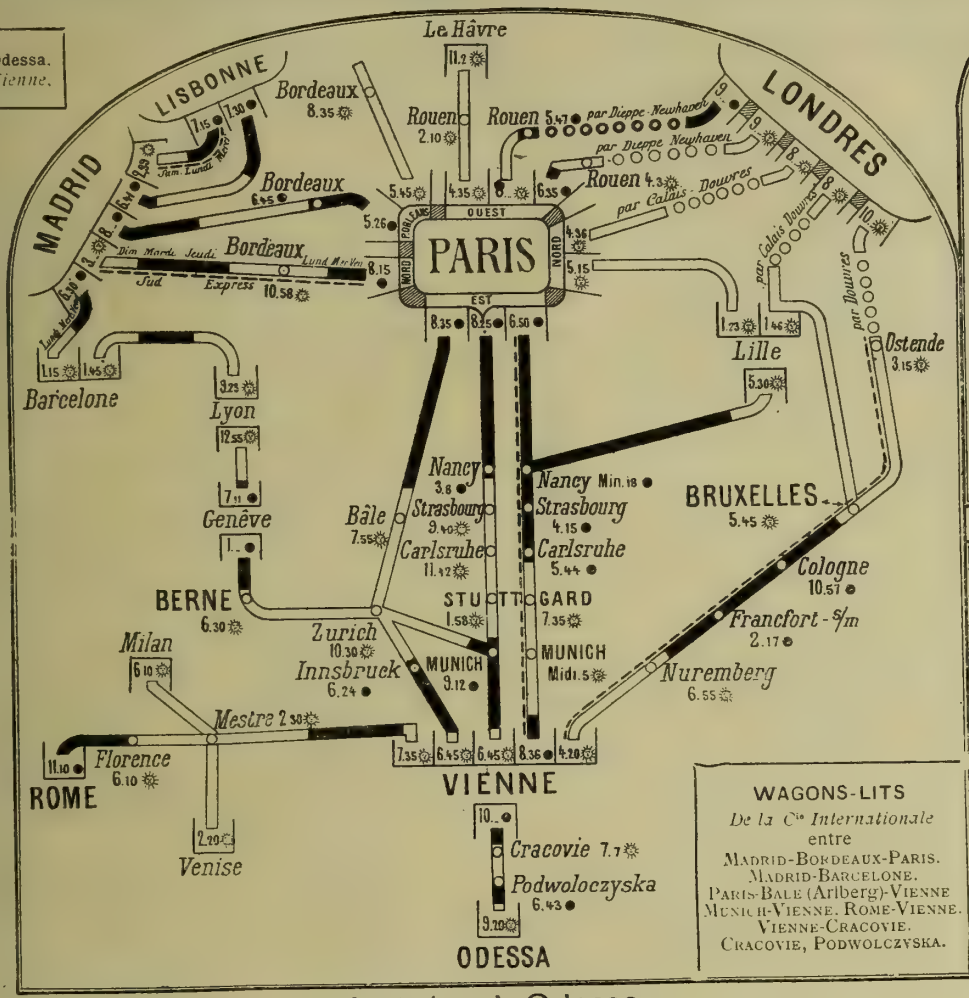
TABLEAUX

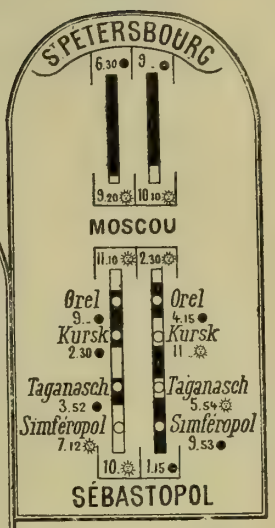
ase), deux routes : 1° Odessa.
a, viâ Berlin ou viâ Vienne.
acé au-dessous de
te ville. — 2° Pour
ter le tableau n° I.
au Caucase, con-
III, V. • Sud de
y C sont les voies

IONNELS

aires en noir







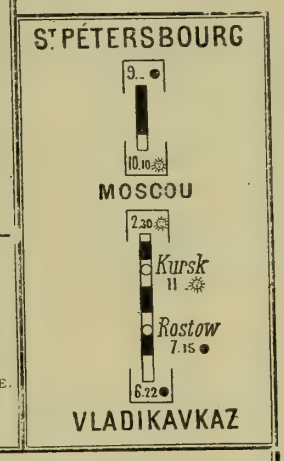


Tableau N° 1, 5 janvier 1895). — Arrivées à Odessa.

RE, D'ODESSA ET DE CONSTANTINOPLE

IV. — Relations entre Odessa, Constantinople et l'Ouest de la Mer Noire.

COMPAGNIES.	Cie FRAISSINET. Chaque 2 semaines.	LLOYD AUTR. Chaque 2 semaines.	LLOYD AUTR. Chaque 2 semaines.	Cie FLORIO-RUBATTINO. 9 fois par an.
CONSTANTINOPLE	Dimanche	Mercr., 9h	Mercr., 4h	Lundi, 7h
BOURGAS			Jeudi, 2h	
KUSTENDJE		Jeudi, Midi	Vendr., Midi	Mardi, 6h 30
ODESSA		Sam., Midi		
SOULINA	Jeudi	Dim., 4h	Sam., 4h	Mercr., 7h
GALATS	Vendredi	Lundi, 13h	Dim., 13h	Jeudi, 2h
BRAILA		Lundi, 10h	Dim., 10h	Jeudi, 3h 30

	Cie FRAISSINET. Chaque 2 sem.	Chaque 2 sem.	LLOYD AUTR. Chaque 2 semaines.	LLOYD AUTR. Chaque 2 semaines.	Cie FLORIO-RUBATTINO. 9 fois p. an.
BRAILA	Vendr.	Vendr.	Mercr., 8h	Jeudi, 8h	Sam., 6h
GALATS	Vendr.	Vendr.	Jeudi, 8h	Vend., 8h	Dim., 6h
SOULINA	Sam.	Vendr.	Jeudi, 7h	Vend., 7h	Dim., 6h 30
ODESSA			Sam., 10h		
KUSTENDJE			Dim., 11h	Sam., 1h	Lundi, 2h
BOURGAS				Dim., 1h	
CONSTANTINOPLE	Mardi	Dim.	Lundi, 11h	Lundi, 5h	Mardi, 10h

V. — Relations entre Odessa, Constantinople et le Sud de la Mer Noire.

COMPAGNIES.	MESSAGERIES MARITIMES. Chaque 2 semaines.	Cie N. PAQUET. Chaque 2 semaines.	LLOYD AUTR. Hebdom.	Cie RUSSE DE NAVIGAT. Chaque 2 semaines.
ODESSA				Mardi, 4h
CONSTANTINOPLE	Dim., 4h	Mardi	Sam.	Merc., 11h
INEBOLI			Dim., 7h	
SINOPE				Vendr., Matin
SAMSOUN	Mardi, 5h	Jeudi	Lundi,	Mardi, Matin
ORDOU				Sam., Matin
KERASSUNDE (Kiresoun)	Mardi, 9h	Jeudi	Mardi, 2h	Sam.,
TREBIZONDE	Merc.			Dim., 2h
BATOUM	Jeudi, 3h	Dimanche	Merc., 6h	Dim., Matin
NOVOROSIISK		Lundi		

	MESSAGERIES MARITIMES. Chaque 2 semaines.	Cie N. PAQUET. Chaque 2 semaines.	LLOYD AUTR. Hebdom.	Cie RUSSE DE NAVIGAT. Chaque 2 semaines.
NOVOROSIISK		Dimanche		
BATOUM	Sam.	Lundi, Merc.	Jeudi,	Lundi, 7h
TREBIZONDE	Dim., 2h	Jeudi	Sam.,	Mardi, 5h
KERASSUNDE (Kiresoun)	Lundi, 6h	Vendredi	Dim.,	Merc., Matin
ORDOU				Merc., Matin
SAMSOUN	Mardi, 3h	Samedi	Lundi, 3h 30	Jeudi, 2h
SINOPE				Vendr., Matin
INEBOLI			Mardi, 6h 30	Vendr., Matin
CONSTANTINOPLE	Jeudi, 4h	Lundi	Merc., 11h 30	Lundi, 2h
ODESSA				Merc., Matin

: Athènes, Grèce, États du Danube et des Balkans.

munications Terrestres et Maritimes

de Jour et de Nuit ; 3° le Tracé synthétique des Artères de la Circulation sur le Globe.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

Des Grandes Villes d'Europe

A ODESSA

par terre.		KIL.	PRIX 1re CL.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	Queenborough, Flessingue, Wesel, Berlin	2302	310	2 j. 23 h.	*Rapide*, Économique.
	— Anvers, Cologne, Berlin	2304	327	3 j. 11 h.	
	— Ostende, Bruxelles, Berlin	2906	344	3 j. 11 h.	
	Ostende, Bruxelles, Vienne	3056	340	3 j. 19 h.	
	— Calais, Bruxelles, Vienne	3060	309	2 j. 23 h.	
	— Dieppe, Paris, Cologne, Berlin	3210	307	3 j. 22 h.	
	— Calais, Paris, Cologne, Berlin	3230	309	3 j. 11 h.	
	— Dieppe, Paris, Munich, Vienne	3291	365	3 j. 22 h.	
	— Dieppe, Paris, Hambourg, Berlin	3356	390	3 j. 10 h.	
	— Dieppe, Paris, l'Arlberg, Vienne	3360	365	3 j. 22 h.	
	— Calais, Paris, Munich, Vienne	3370	367	3 j. 23 h.	
	— Calais, Paris, Hambourg, Berlin	3435	413	3 j. 11 h.	
	— Calais, Paris, l'Arlberg, Vienne	3448	397	3 j. 23 h.	
DE SAINT-PÉTERSBOURG PAR	— Brest-Litovsk	1976	291	2 j. 3 h.	*Rapide*, Économique.
	— Moscou	2314	355	2 j. 13 h.	
DE BERLIN PAR	Cracovie	1725	206	1 j. 17 h.	
DE VIENNE PAR	Cracovie	1483	170	1 j. 15 h.	
DE MUNICH PAR	Vienne, Cracovie	1953	224	1 j. 23 h.	
DE STUTTGART PAR	Vienne, Cracovie	2194	251	2 j. 6 h.	
DE CARLSRUHE PAR	Vienne, Cracovie	2284	261	2 j. 8 h.	
DE ROME PAR	Mestre, Udine, Pontafel	2690	318	3 j. 9 h.	
DE MILAN PAR	Mestre, Udine, Pontafel	2331	279	3 j. 2 h.	
DE VENISE PAR	Mestre, Udine, Pontafel	2098	248	2 j. 18 h.	
DE BRUXELLES PAR	— Cologne, Berlin	2456	296	2 j. 17 h.	*Rapide*, Économique.
	— Cologne, Nuremberg, Vienne	2674	319	3 j. 10 h.	
D'ANVERS PAR	Cologne, Berlin	2449	294	2 j. 17 h.	
D'AMSTERDAM PAR	Berlin	2453	274	2 j. 13 h.	
DE GENÈVE PAR	— Berne, Munich, Vienne	2575	264	3 j. 7 h.	
	— Berne, l'Arlberg, Vienne	2670	284	3 j. 7 h.	
DE MADRID PAR	— Paris, Munich, Vienne	4337	487	5 j. 11 h.	
	— Paris, Bâle, l'Arlberg, Vienne	4415	487	5 j. 11 h.	
	— Paris, Cologne, Berlin	4256	489	4 j. 11 h.	*Rapide.*
	— Barcelone, Lyon, Genève, Zurich, Munich, Vienne	4152	467	5 j. 17 h.	Économique.
	— Barcelone, Lyon, Genève, Zurich, l'Arlberg, Vienne	4247	467	5 j. 17 h.	
DE LISBONNE PAR	— Madrid, Paris, Munich, Vienne	5009	536	6 j. 11 h.	
	— Madrid, Paris, Bâle, l'Arlberg, Vienne	5037	536	6 j. 11 h.	
	— Madrid, Paris, Cologne, Berlin	4928	538	5 j. 11 h.	*Rapide.*
	— Madrid, Lyon, Genève, Zurich, Munich, Vienne	4824	532	7 j. 16 h.	Économique.
	— Madrid, Lyon, Genève, Zurich, l'Arlberg, Vienne	4919	532	7 j. 16 h.	
DE COPENHAGUE PAR	Berlin	2400	253	2 j. 14 h.	
DE STOCKHOLM PAR	Copenhague, Berlin	3040	331	3 j. 13 h.	
DE CHRISTIANIA PAR	Copenhague, Berlin	3060	328	3 j. 11 h.	

Avis important — *Les chiffres de* DISTANCES ET DE PRIX *ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.*

TRAINS DE LUXE

Entre *Londres-Vienne*	On gagne en rapidité	entre ces deux villes . . . . . 6 h. 55 sur le trajet total de Londres à Odessa . 22 h. »	On paie en plus 40 fr. 35
Entre *Bruxelles-Vienne*	On gagne en rapidité	entre ces deux villes . . . . . 6 h. 10 sur le trajet total de Bruxelles à Odessa . 21 h. 20	On paie en plus 36 fr. 80
Entre *Paris-Vienne*	On gagne en rapidité	entre ces deux villes . . . . . 8 h. 24 sur le trajet total de Paris à Odessa . . . 22 h. 30	On paie en plus 37 fr. 90
Entre *Madrid-Paris*	On gagne en rapidité entre ces deux villes	5 h. 10	On paie en plus 82 fr. 60
Entre *Lisbonne-Paris*	On gagne en rapidité entre ces deux villes	9 h. »	On paie en plus 107 fr. 60

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe pour les trajets en chemin de fer en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

AUX STATIONS DE LA MER NOIRE

Par mer, d'Odessa et de Constantinople

(Jusqu'à Constantinople par terre et par mer, voir le tableau du 5 janvier 1895.)

	A SÉBASTOPOL		A SAMSOUN		A BATOUM	
	PRIX 1re CLASSE	DURÉE	PRIX 1re CLASSE	DURÉE	PRIX 1re CLASSE	DURÉE
D'Odessa	50 »	20 h.	175 »	2 j. 1/2	200 »	4 j. 1/2
De Constantinople	80 »	1 j. 5 h.	75 »	1 j. 1/2	100 »	3 j. 1/2

Le prix et la durée des trajets en bateaux varient sensiblement entre les différentes compagnies de navigation.

NOTA. — *Ces tableaux de prix, distances et durées de trajets, ainsi que le tableau central des heures des grands services européens (voies ferrées et steamers), groupent ici pour la première fois des indications qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher, données en marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables (de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.), dans les indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant aussi à ses lecteurs des renseignements très peu connus sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournira les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément *même, les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils avaient peine à choisir.*

*Leur choix fait, pour plus de détails il les renvoie à l'*Indicateur *et au* Livret *Chaix de janvier* 1895.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Grandes Villes de France

A FLORENCE

		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— Dijon, Mt-Cenis, Gênes	1209	136	1 j. 4 h.	Économique / Rapide.
	— Dijon, Mont-Cenis, Bologne	1255	147	1 j. 9 h.	
	— Bâle, Gothard, Gênes	1197	153	1 j. 11 h.	
	— Bâle, Gothard, Bologne	1253	148	1 j. 10 h.	
	— Marseille, Vintimille, Gênes	1518	173	1 j. 10 h.	
DE LYON PAR	— Ambérieu, Culoz, Modane, Mt-Cenis, Gênes	650	83	1 j. 10 h.	Économique
	— Ambérieu, Culoz, Mt-Cenis, Bologne	696	94	1 j. 10 h.	
	— Marseille, Vintimille, Gênes	1006	115	1 j. 1 h.	Rapide.
DE BORDEAUX PAR	— Toulouse, Cette, Marseille, Vintimille, Gênes	1336	152	1 j. 12 h.	Rapide. / Économique
	— Périgueux, Gannat, Lyon, Mt-Cenis, Turin, Gênes	1273	153	2 j. 7 h.	
	— Périgueux, Gannat, Lyon, Mt-Cenis, Turin, Bologne	1319	164	2 j. 7 h.	
DE LILLE PAR	— Paris, Marseille, Vintimille, Gênes	1768	200	1 j. 19 h.	
	— Paris, Bâle, Gothard, Bologne	1503	175	1 j. 16 h.	
	— Paris, Mt-Cenis, Gênes	1459	163	1 j. 10 h.	Rapide. / Économique
	— Paris, Mt-Cenis, Bologne	1505	174	1 j. 15 h.	
	— Paris, Bâle, Gothard, Gênes	1447	180	1 j. 17 h.	
DE TOULOUSE PAR	— Marseille, Vintimille, Gênes	1179	124	1 j. 8 h.	
DE NANTES PAR	— Bordeaux, Cette, Marseille, Vintimille, Gênes	1715	190	1 j. 23 h.	
	— Tours, Saincaize, Lyon, Ambérieu, Mt-Cenis, Gênes	1280	150	2 j. 18 h.	Économique
	— Tours, Saincaize, Lyon, Ambérieu, Mt-Cenis, Bologne	1326	161	2 j. 18 h.	
	— Angers, Paris, Mt-Cenis, Gênes	1605	180	1 j. 15 h.	Rapide.
	— Angers, Paris, Mt-Cenis, Bologne	1651	191	1 j. 20 h.	
DU HAVRE PAR	— Paris, Mt-Cenis, Gênes	1437	162	1 j. 13 h.	Rapide. / Économique
	— Paris, Mt-Cenis, Bologne	1483	173	1 j. 18 h.	
	— Paris, Gothard, Gênes	1425	179	1 j. 20 h.	
	— Paris, Gothard, Bologne	1481	184	1 j. 19 h.	
DE ROUEN PAR	— Paris, Mt-Cenis, Gênes	1349	152	1 j. 10 h.	Rapide. / Économique
	— Paris, Mt-Cenis, Bologne	1395	163	1 j. 15 h.	
	— Paris, Gothard, Gênes	1337	169	1 j. 17 h.	
	— Paris, Gothard, Bologne	1393	164	1 j. 16 h.	
DE NANCY PAR	— Aillevillers, Bâle, Lucerne, Gothard, Gênes	1078	125	1 j. 6 h.	Économique
	— Aillevillers, Bâle, Lucerne, Gothard, Bologne	1134	134	1 j. 5 h.	Rapide.
	— Is-s.-Tille, Mt-Cenis, Gênes	1117	126	2 j. 1 h.	
	— Is-s.-Tille, Dijon, Mt-Cenis, Bologne	1163	137	2 j. 6 h.	
DE REIMS PAR	— Châlons, Nancy, Bâle, Gothard, Gênes	1315	151	1 j. 12 h.	
	— Châlons, Nancy, Bâle, Gothard, Bologne	1371	160	1 j. 11 h.	
	— Is-s.-Tille, Mt-Cenis, Gênes	1194	136	2 j.	Économique
	— Paris, Mt-Cenis, Gênes	1365	153	1 j. 10 h.	Rapide.
	— Paris, Mt-Cenis, Bologne	1411	164	1 j. 15 h.	

A ROME

		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
PAR	— Dijon, Mt-Cenis, Gênes	1464	164	1 j. 10 h.	Rapide. / Économique
	— Dijon, Mt-Cenis, Bologne	1571	183	1 j. 15 h.	
	— Bâle, Gothard, Gênes	1452	184	1 j. 14 h.	
	— Bâle, Gothard, Bologne	1560	188	1 j. 16 h.	
	— Marseille, Vintimille, Gênes	1773	201	1 j. 13 h.	
PAR	— Ambérieu, Culoz, Modane, Mt-Cenis, Gênes	905	112	1 j. 15 h.	Économique
	— Ambérieu, Mt-Cenis, Bologne	1012	131	1 j. 15 h.	
	— Marseille, Vintimille, Gênes	1261	144	1 j. 4 h.	Rapide.
PAR	— Toulouse, Cette, Marseille, Vintimille, Gênes	1591	180	1 j. 15 h.	Rapide. / Économique
	— Périgueux, Gannat, Lyon, Turin, Gênes	1528	181	2 j. 11 h.	
	— Périgueux, Gannat, Lyon, Mt-Cenis, Turin, Bologne	1635	200	2 j. 12 h.	
PAR	— Paris, Marseille, Gênes	2023	228	1 j. 22 h.	
	— Paris, Bâle, Gothard, Gênes	1702	211	1 j. 20 h.	
	— Paris, Gothard, Bologne	1819	215	1 j. 22 h.	Rapide. / Économique
	— Paris, Mt-Cenis, Gênes	1714	191	1 j. 16 h.	
	— Paris, Bâle, Bologne	1821	210	1 j. 21 h.	
PAR	— Marseille, Vintimille, Gênes	1434	152	1 j. 11 h.	
PAR	— Bordeaux, Cette, Marseille, Vintimille, Gênes	1970	218	2 j. 2 h.	
	— Tours, Saincaize, Lyon, Mt-Cenis, Gênes	1535	179	2 j. 23 h.	Économique
	— Tours, Saincaize, Lyon, Mt-Cenis, Bologne	1642	198	2 j. 23 h.	
	— Angers, Paris, Mt-Cenis, Gênes	1860	209	1 j. 21 h.	Rapide.
	— Angers, Paris, Mt-Cenis, Bologne	1967	228	2 j. 2 h.	
PAR	— Paris, Mt-Cenis, Gênes	1686	190	1 j. 19 h.	Rapide. / Économique
	— Paris, Mt-Cenis, Bologne	1793	209	2 j.	
	— Paris, Gothard, Gênes	1680	211	1 j. 23 h.	
	— Paris, Gothard, Bologne	1797	215	2 j. 1 h.	
PAR	— Paris, Mt-Cenis, Gênes	1598	180	1 j. 16 h.	Rapide. / Économique
	— Paris, Mt-Cenis, Bologne	1705	199	1 j. 21 h.	
	— Paris, Gothard, Gênes	1592	201	1 j. 20 h.	
	— Paris, Gothard, Bologne	1709	205	1 j. 22 h.	
PAR	— Aillevillers, Bâle, Lucerne, Gothard, Gênes	1333	154	1 j. 12 h.	Rapide. / Économique
	— Aillevillers, Bâle, Lucerne, Gothard, Bologne	1450	175	1 j. 14 h.	
	— Is-s.-Tille, Mt-Cenis, Gênes	1572	155	2 j. 7 h.	
	— Is-s.-Tille, Mt-Cenis, Bologne	1479	173	2 j. 12 h.	
PAR	— Châlons, Nancy, Bâle, Gothard, Gênes	1570	180	1 j. 17 h.	
	— Châlons, Nancy, Bâle, Gothard, Bologne	1687	201	1 j. 19 h.	
	— Is-s.-Tille, Mt-Cenis, Gênes	1449	164	2 j. 6 h.	Économique
	— Paris, Mt-Cenis, Gênes	1620	182	1 j. 16 h.	Rapide.
	— Paris, Mt-Cenis, Bologne	1727	201	1 j. 21 h.	

Avis important — *Les chiffres de* Distances et de Prix *ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.*

TRAINS DE LUXE

Il n'en circule pas entre la France et l'Italie ni par le Gothard ni le Mt-Cenis, sauf le Peninsular Express, mais on trouve des Wagons-lits de la Cie Internat. entre Paris-Rome (suppt : 47 fr. 50). Entre Paris-Bâle (suppt : 21 fr.), Bâle-Milan (suppt : 12 fr.), Milan-Rome, viâ Pise et Florence (suppt : 20 fr.). — On peut aussi prendre, dans les trains rapides de la Cie P.-L.-M., les coupés-lits (suppt : 8 fr. par 400 kil. et 2 fr. par chaque centaine de kilomètres en plus) ou les fauteuils (12 fr., suppt calculé de même). (Dans les trains-express, 4 fr. de moins.)

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

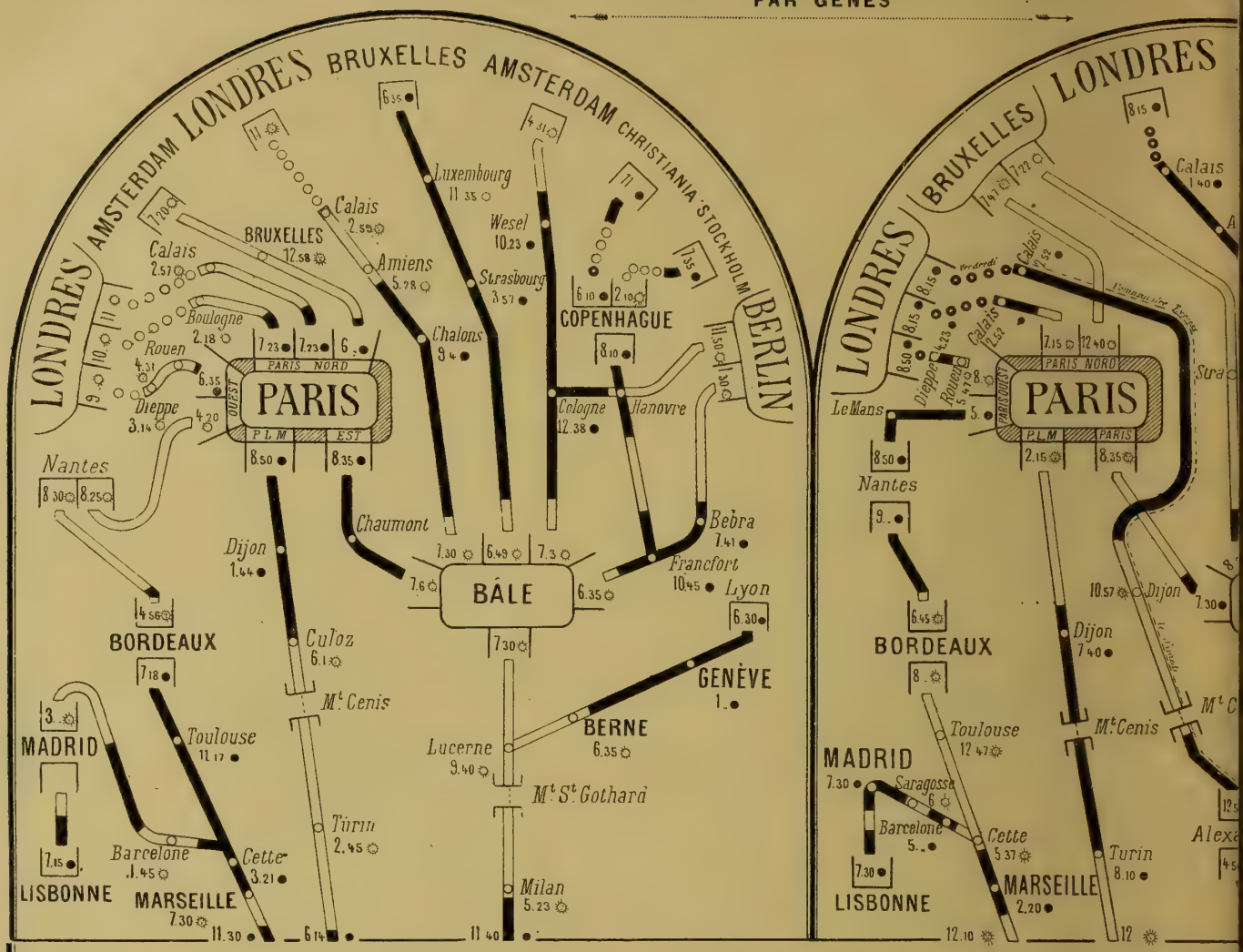
NOTA. — *Ces tableaux de prix, distances et durées de trajets, ainsi que le tableau central des heures des grands services européens (voies ferrées et steamers), groupent ici pour la première fois des indications qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher, données en marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables (de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.), dans les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant aussi à ses lecteurs des renseignements très peu connus sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournira les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément *même, les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils avaient peine à choisir.*

*Leur choix fait, pour plus de détails, il les renvoie à l'*Indicateur *et au* Livret *Chaix de janvier-février* 1895.

Tableau N° 4. — Des Capitale

A ROME ET



A Départs de GÊNES la nuit

LONDRES		
Pise	6h 45	11h 58
Empoli. Florence.	10h 58	3h 38
Sienne	12h 50	7h 30
Calais	8h 50	8h 50
Pise	11h 8	4h 15
Livourne	11h 30	5h 45
Grosseto	2h 35	6h 40
Sienne	10h 4	7h »
Civita-Vecchia	4h 54	8h 43
ROME	6h 31	10h 15

B Départs de GÊNES le jour

GÊNES	8h 56	12h 42
Pise	3h 40	4h 34
Empoli. Florence.	6h 54	6h 54
Sienne	8h 35	8h 35
Pise	4h 57	4h 57
Livourne	5h 22	5h 22
Grosseto	10h 12	7h 42
Sienne	»	»
Civita-Vecchia	»	10h 3
ROME	»	[illegible]

Wagons-lits de la Compagnie Internationale

Entre PARIS-MODANE-ROME (nouveaux modèles à Buggies). — Entre MADRID-BARCELONE. — Entre PARIS-AMSTERDAM-BRUXELLES. — Entre CALAIS-BÂLE. — Entre FRANCFORT-HOLLANDE. — Entre MILAN-BÂLE. — Entre MILAN-FLORENCE-ROME. — Entre MILAN-PISE-ROME. — Entre ROME-TURIN.

SIGNES CONVENTIONNELS ADOPTÉS POUR LES ITINÉRAIRES EN NOIR ET EN ROUGE

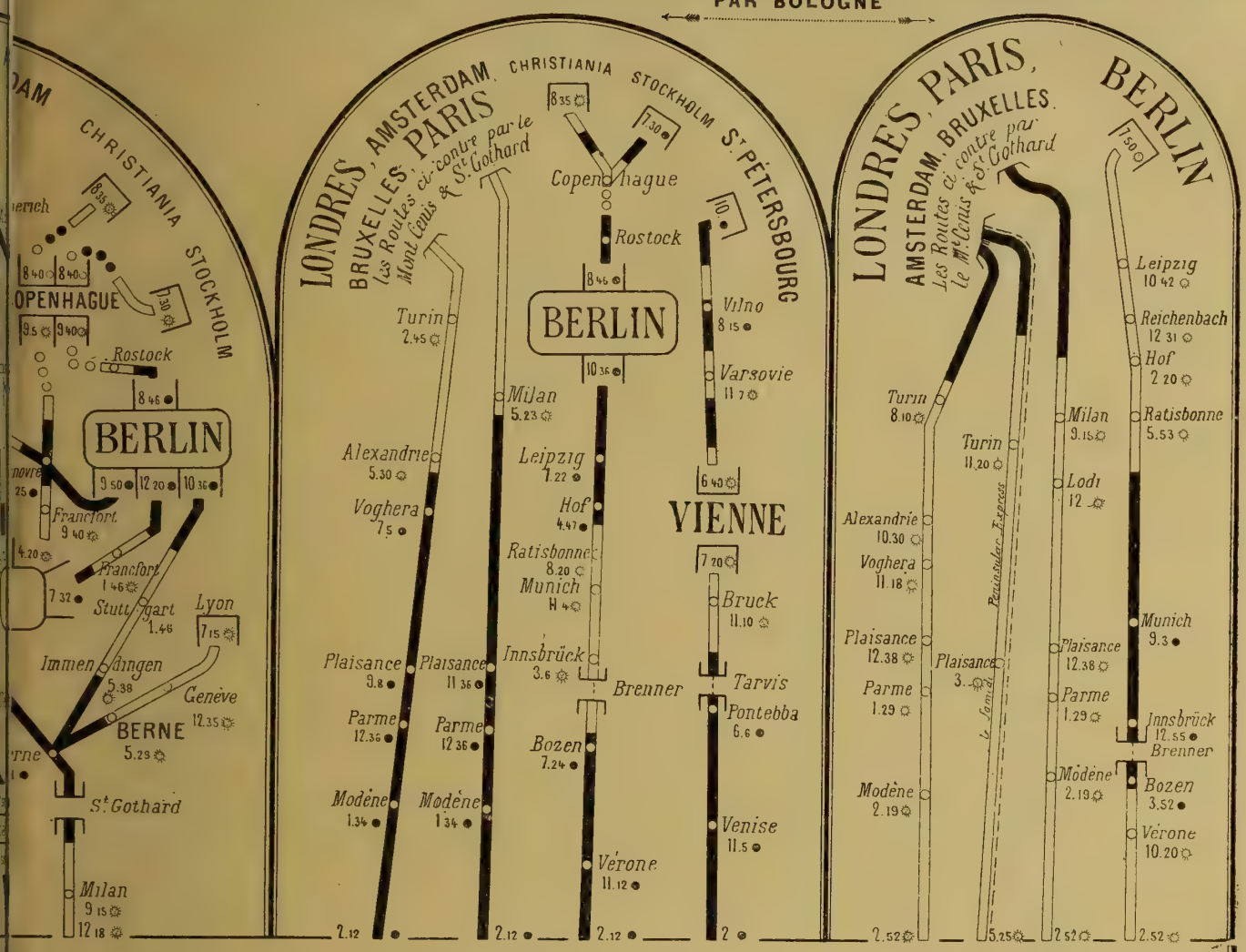
Heures de jour	✹	Trajet de nuit (ch. de fer).	▬	Tête de ligne		Point terminus (carte en rouge)	
Heures de nuit	•	Trajet de nuit par mer		Grande station de départ (carte en rouge)		Train de luxe	
Trajet de jour (ch. de fer).	▬	Trajet de jour par mer		Grand point de concentration (carte en rouge)		Trajet par mer (en rouge)	

Tableaux des Grandes Voies de Co

DONNANT : *1° les Heures de Départ et d'Arrivée; 2° la Durée proportionnelle des Tr*

des Grandes Villes d'Europe

FLORENCE



Arrivées à BOLOGNE la nuit

Arrivées à BOLOGNE le jour

C Départs de BOLOGNE la nuit.

[illegible]	[illegible]	7h 58 ●	12h 5 ●
Pistoie	5h 30 ●	10h 1 ●	[illegible] ●
Florence	6h 23 ●	10h 45 ●	5h 40 ●
Empoli. Pise	8h 56 ⊙	8h 13 ⊙	8h 13 ⊙
Empoli. Livourne	[illegible]	8h 50 ⊙	8h 50 ⊙
Chiusi	[illegible]	3h 30 ●	1h 17 ⊙
Orte	11h 24 ⊙	[illegible]	[illegible] ⊙
ROME	12h 50 ⊙	7h 35 ⊙	[illegible] ●

D Départs de BOLOGNE LE JOUR

BOLOGNE	3h 1 ⊙
Pistoie	5h 44 ⊙
Florence	6h 25 ●
Empoli. Pise	[illegible]
Empoli. Livourne	[illegible] ●
Chiusi	9h 18 ●
Orte	10h 36 ●
ROME	11h 50 ●

Wagons-lits de la Compagnie Internationale

Entre Saint-Pétersbourg-Varsovie. — Entre Moscou-Varsovie. — Entre Vienne-Varsovie. — Entre Vienne-Amstetten-Venise-Rome. — Entre Munich-Vérone.

Wagons-Restaurants entre Berlin-Munich. — Entre Vienne-Pontebba.

COMMENT LIRE NOS TABLEAUX

EXEMPLE : **De Paris à Rome**, viâ Mont-Cenis-Gênes *ou* viâ Mont-Cenis-Bologne, *prendre une des heures de départ de Paris dans le tableau* **A**, *si l'on veut partir la nuit, et suivre le trait du Mont-Cenis (noir et blanc) dans ce tableau* **A**, *si l'on va par Gênes, jusqu'à Gênes ; prendre dans le tableau* **C**, *si l'on va par Bologne, et suivre jusqu'à Bologne. De ces deux points, Gênes et Bologne, où se concentrent toutes les directions, il suffit, pour atteindre Rome, de lire l'horaire qui correspond au tableau que l'on a choisi,* **A** *ou* **C**. — *Si l'on veut partir le jour de Paris, faire de même en prenant les tableaux* **B** *et* **D**.

munication Terrestres et Maritimes

Jour et de Nuit; 3e le Tracé synthétique des Artères de la Circulation sur le Globe.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Capitales et des Grandes Villes d'Europe

A FLORENCE

		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— Calais, Paris, Mont-Cenis, Gênes	1498	214	1 j. 4 h.	*Rapide.*
	— Calais, Paris, Mont-Cenis, Bologne	1544	221	1 j. 19 h.	
	— Dieppe, Paris, Mont-Cenis, Gênes	1419	183	1 j. 16 h.	
	— Dieppe, Paris, Mont-Cenis, Bologne	1465	190	1 j. 21 h.	Économique
	— Boulogne, Paris, Mont-Cenis, Gênes	1502	209	1 j. 15 h.	
	— Boulogne, Paris, Mont-Cenis, Bologne	1548	216	1 j. 18 h.	
	— Calais, Nancy, Saint-Gothard, Gênes	1805	225	1 j. 23 h.	
	— Calais, Nancy, Saint-Gothard, Bologne	1739	220	1 j. 23 h.	
	— Calais, Belfort, Saint-Gothard, Gênes	1739	225	1 j. 21 h.	
	— Calais, Belfort, Saint-Gothard, Bologne	1673	220	1 j. 21 h.	
DE PÉTERSBOURG PAR	— Varsovie, Vienne, Bologne	2859	399	3 j. 8 h.	
DE BERLIN PAR	— Halle, Bebra, Francfort, Bâle, Gothard, Gênes	1673	195	1 j. 18 h.	
	— Nordhausen, Bebra, Francfort, Bâle, Gothard, Gênes	1662	195	1 j. 17 h.	
	— Hof, Nuremberg, Krailsheim, Stuttgart, Immendingen, Gothard, Gênes	1572	185	1 j. 20 h.	
	— Hof, Buchloe, Lindau, Zurich, Gothard, Gênes	1733	188	1 j. 20 h.	
	— Hof, Ratisbonne, Munich, Brenner, Bologne	1474	163	1 j. 8 h.	*Rapide.* Économique
DE VIENNE PAR	— Villach, Pontebba, Udine, Venise	932	97	23 h.	Économique
	— Laibach, Nabresina, Udine, Venise, Bologne	1039	110	1 j. 2 h.	
DE BRUXELLES PAR	— Bâle, Gothard, Gênes	1383	160	1 j. 12 h.	
	— Bâle, Gothard, Bologne	1327	151	1 j. 11 h.	Économique
	— Paris, Mont-Cenis, Gênes	1520	170	1 j. 11 h.	
	— Paris, Mont-Cenis, Bologne	1566	182	1 j. 10 h.	*Rapide.*
D'AMSTERDAM PAR	— Cologne, Bâle, Gothard, Gênes	1549	177	1 15 h.	
	— Cologne, Bâle, Gothard, Bologne	1483	169	1 j. 12 h.	*Rapide.* Économique
	— Paris, Mont-Cenis, Gênes	1761	192	1 j. 17 h.	
	— Paris, Mont-Cenis, Bologne	1807	204	1 j. 23 h.	
DE BALE PAR	— Saint-Gothard, Gênes	794	99	22 h. 1/2	*Rapide.*
	— Saint-Gothard, Bologne	728	88	22 h. 1/2	Économique
DE GENÈVE	— Lucerne, Gothard, Gênes	930	116	1 . 6 h.	
	— Lucerne, Gothard, Bologne	914	108	1 j. 5 h.	
	— Culoz, Mont-Cenis, Gênes	615	78	20 h. 1/2	*Rapide.* Économique
	— Culoz, Mont-Cenis, Bologne	673	86	1 j. 2 h.	
DE MADRID PAR	— Barcelone, Marseille, Gênes	1912	220	2 j. 15 h.	
DE LISBONNE PAR	— Madrid, Marseille, Gênes	2575	299	3 j. 15 h.	
DE STOCKHOLM PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	1311	123	444	en plus
DE CHRISTIANIA PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	1334	117	434	en plus
DE COPENHAGUE PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	663	48	214	en plus

A ROME

		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
PAR	— Calais, Paris, Mont-Cenis, Gênes	1753	241	1 j. 19 h.	*Rapide.*
	— Calais, Paris, Mont-Cenis, Bologne	1860	261	2 j.	
	— Dieppe, Paris, Mont-Cenis, Gênes	1674	215	1 j. 21 h.	Économique
	— Dieppe, Paris, Mont-Cenis, Bologne	1781	229	2 j. 2 h.	
	— Boulogne, Paris, Mont-Cenis, Gênes	1757	241	1 j. 20 h	
	— Boulogne, Paris, Mont-Cenis, Bologne	1864	256	1 j. 23 h.	
	— Calais, Nancy, Saint-Gothard, Gênes	2060	257	2 j. 4 h.	
	— Calais, Nancy, Saint-Gothard, Bologne	2055	266	2 j. 4 h.	
	— Calais, Belfort, Saint-Gothard, Gênes	1894	257	1 j. 26 h.	
	— Calais, Belfort, Saint-Gothard, Bologne	1989	266	1 j. 26 h.	
PAR	— Varsovie, Vienne, Bologne	3175	404	3 j. 15 h.	
PAR	— Halle, Bebra, Francfort, Bâle, Gothard, Gênes	1928	223	1 23 h.	
	— Nordhausen, Bebra, Francfort, Bâle, Gothard, Gênes	1917	223	1 j. 22 h.	
	— Hof, Nuremberg, Krailsheim, Stuttgart, Immendingen, Gothard, Gênes	1827	213	1 j. 25 h.	
	— Hof, Buchloe, Lindau, Zurich, Gothard, Gênes	1988	216	1 j. 25 h.	
	— Hof, Ratisbonne, Munich, Brenner, Bologne	1700	199	1 j. 14 h.	*Rapide.* Économique
PAR	— Villach, Pontebba, Udine, Venise	1248	133	1 j. 5 h.	Économique
	— Laibach, Nabresina, Udine, Venise, Bologne	1355	146	1 j. 8 h.	
PAR	— Bâle, Gothard, Gênes	1688	183	1 j. 17 h.	
	— Bâle, Gothard, Bologne	1633	187	1 j. 16 h.	Économique
	— Paris, Mont-Cenis, Gênes	1775	204	1 j. 16 h.	
	— Paris, Mont-Cenis, Bologne	1882	217	1 j. 15 h.	*Rapide.*
PAR	— Cologne, Bale, Gothard, Gênes	1804	206	1 j. 18 h.	*Rapide.*
	— Cologne, Bâle, Gothard, Bologne	1799	205	1 j. 19 h.	Économique
	— Paris, Mont-Cenis, Gênes	2016	226	1 j. 23 h.	
	— Paris, Mont-Cenis, Bologne	2123	239	2 j. 5 h.	
PAR	— Saint-Gothard, Gênes	1040	124	27 h.	*Rapide.*
	— Saint-Gothard, Bologne	1044	123	28 h.	Économique
PAR	— Lucerne, Gothard, Gênes	1235	164	1 j. 9 h.	
	— Lucerne, Gothard, Bologne	1234	143	1 j. 11 h.	
	— Culoz, Mont-Cenis, Gênes	870	107	1 j. 2 h.	*Rapide.* Économique
	— Culoz, Mont-Cenis, Bologne	680	122	1 j. 9 h.	
PAR	— Barcelone, Marseille, Gênes	2167	248	2 j. 18 h.	
PAR	— Madrid, Marseille, Gênes	2830	325	3 j. 18 h.	
PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	1311	123	44	en plus
PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	1334	117	43	en plus
PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	663	48	21	en plus

Avis important. — *Les chiffres de* DISTANCES ET DE PRIX *ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.*

TRAINS DE LUXE

Entre *Londres-Bologne* (Peninsular-Express), le vendredi. On gagne en rapidité 11 h. ». On paie en plus 79 fr. 65.
Entre *Lisbonne-Madrid* (Sud-Express) . . . . . On gagne en rapidité 3 h. 50. On paie en plus 16 fr. 35.
Entre *Marseille-Vintimille* (Méditerranée-Express) . . . . On gagne en rapidité 2 h. 15. On paie en plus 28 fr. 50.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe pour les trajets en chemin de fer en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

NOTA. — Le prochain tableau, qui paraîtra le 2 mars, donnera les routes d'Europe et de France aux *lacs italiens, à Milan, Vérone, Venise.*

Le tableau paru précédemment, le 2 février (*à Marseille, Nice, Gênes*), le présent tableau et le tableau prochain, du 2 mars, donnent donc l'ensemble des routes de Provence et d'Italie

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Grandes Villes de France

A MILAN, VENISE ET AUX LACS D'ITALIE

		A MILAN				A VENISE			
		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE	KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Vérone, Venise	904	104	20 h.	Économique	1169	137	31 h.	Économique
	— Mont-Cenis, Novare, Milan, Vérone, Venise	944	104	19 h. 3/4	*Rapide.*	1209	137	30 h. 1/2	*Rapide.*
	— Nancy, Munich, Innsbruck, Vérone, Venise	....	....	.....	.....	1490	180	41 h.	
	— Bâle, Zurich, Innsbruck, Vérone, Venise	....	....	.....	.....	1298	150	41 h.	
DE LYON PAR	— Ambérieu, Mt-Cenis, Novare, Milan, Vérone, Venise	487	54	14 h.	*Rapide.* Économique	752	87	21 h.	*Rapide.* Économique
DE MARSEILLE PAR	— Lyon, Ambérieu, Mt-Cenis, Novare, Milan, Vérone, Venise	838	93	21 h.	*Rapide.* Économique	1103	120	32 h.	*Rapide.* Économique
	— Vintimille, Gênes, Milan, Vérone, Venise	582	69	19 h.		847	102	20 h. 1/2	
DE BORDEAUX PAR	— Paris, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Vérone, Venise	1482	169	32 h.	*Rapide.*	1687	202	48 h.	
	— Limoges, Lyon, Ambérieu, Mt-Cenis, Novare, Milan, Vérone, Venise	1110	124	35 h.	Économique	1375	157	42 h.	*Rapide.* Économique
	— Toulouse, Marseille, Vintimille, Gênes, Milan, Vérone, Venise	1263	146	35 h.		1528	179	42 h. 1/2	
	— Toulouse, Cette, Lyon, Ambérieu, Mt-Cenis, Novare, Milan, Vérone, Venise	1320	147	32 h. 1/2		1585	180	44 h.	
DE LILLE PAR	— Paris, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Vérone, Venise	1154	132	27 h.	Économique	1419	165	38 h.	Économique
	— Paris, Mt-Cenis, Novare, Milan, Vérone, Venise	1194	132	26 h. 1/2	*Rapide.*	1456	165	37 h. 1/2	*Rapide.*
	— Valenciennes, Verdun, Nancy, Munich, Innsbruck, Vérone, Venise	....	....	.....	.....	1514	183	56 h.	
DE TOULOUSE PAR	— Cette, Lyon, Ambérieu, Mt-Cenis, Novare, Milan, Vérone, Venise	1063	118	28 h.	*Rapide.*	1328	151	39 h. 1/2	
	— Cette, Marseille, Gênes, Milan, Vérone, Venise	1006	117	31 h.	Économique	1271	150	38 h. 1/2	*Rapide.* Économique
DE NANTES PAR	— Paris, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Vérone, Venise	1300	148	32 h.		1505	181	43 h.	
	— Paris, Mt-Cenis, Novare, Milan, Vérone, Venise	1340	148	31 h. 1/2	*Rapide.*	1605	181	42 h. 1/2	*Rapide.*
	— Bourges, Lyon, Ambérieu, Mt-Cenis, Novare, Milan, Vérone, Venise	1117	121	43 h. 1/2	Économique	1382	154	50 h. 1/2	Économique
	— Bordeaux, Marseille, Gênes, Milan, Vérone, Venise	1642	183	46 h.		1907	210	53 h. 1/2	
DE NANCY PAR	— Munich, Innsbruck, Vérone, Venise	....	....	.....		1137	140	34 h.	
	— Belfort, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Vérone, Venise	644	85	19 h. 1/2	*Rapide.* Économique	909	118	26 h. 1/2	*Rapide.* Économique
DU HAVRE PAR	*Paris.* Ajouter aux routes de Paris	228	26			228	26		
DE ROUEN PAR	*Paris.* Ajouter aux routes de Paris	140	15			140	15		
DE ROUBAIX PAR	*Lille.* Ajouter aux routes de Lille	5	1			5	1		

Avis important — *Les chiffres de* Distances et de Prix *ci-dessus sont ceux des Indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.*

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

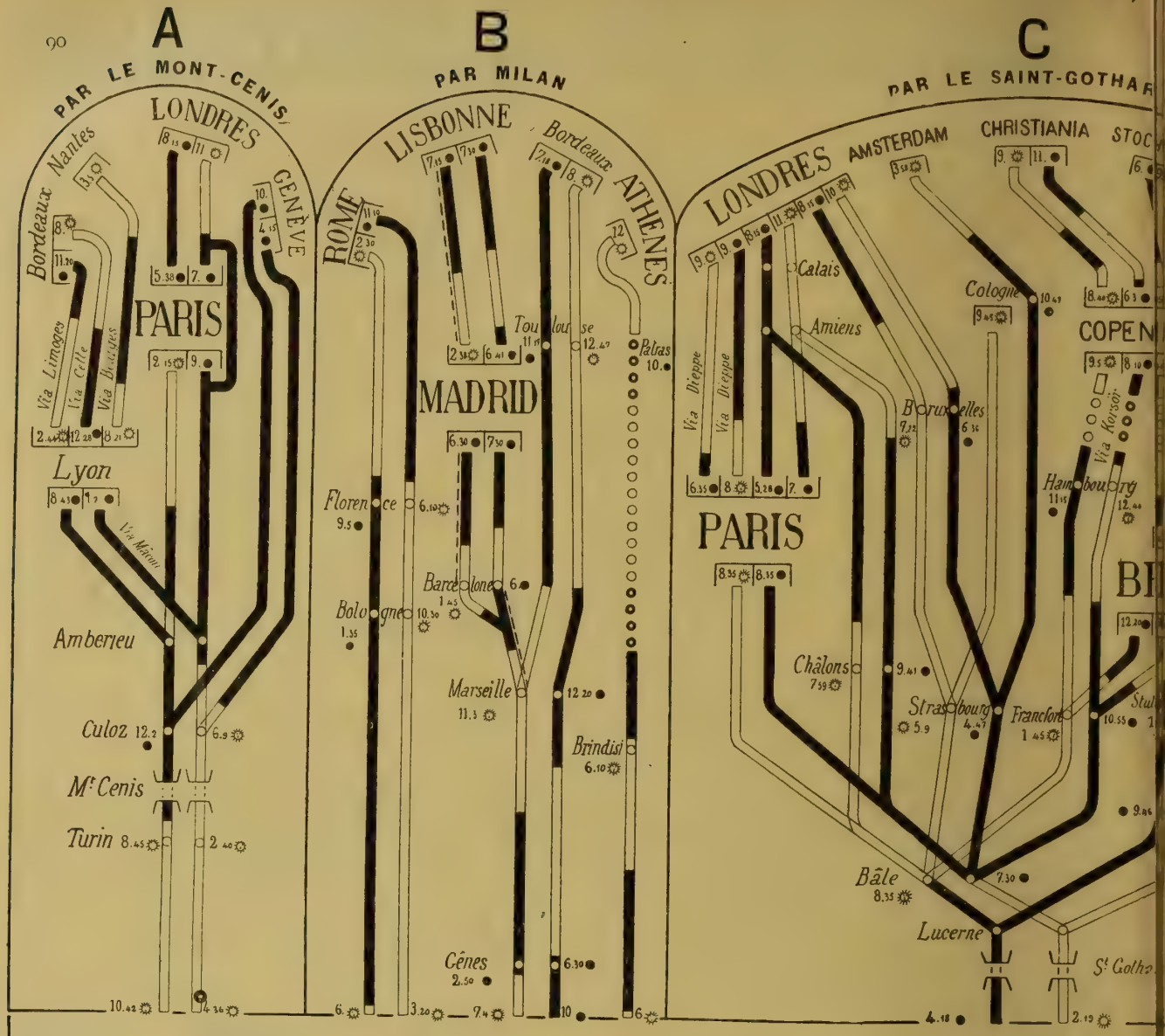
On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

NOTA. — *Ces tableaux de prix, distances et durées de trajet, ainsi que le tableau central des heures des grands services européens (voies ferrées et steamers), groupent ici pour la première fois des indications qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher, données en marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables (de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.), dans les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant aussi à ses lecteurs des renseignements très peu connus sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournira les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément *même, les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils avaient peine à choisir.*

*Leur choix fait, pour plus de détails, il les renvoie à l'*Indicateur *et au* Livret *Chaix de janvier-février* 1895.

AUX LACS ITALIENS,



ARRIVÉES à NOVARE MILAN BELLINZONA

A Départs de NOVARE

NOVARE . Dép.	1h 30 ☉	5 25 ☉	
Luino . . . Arr.	6h 55 ☉	7h 40 ●	
MILAN . Arr.	11h 40 ☉	5h 35 ☉	
MILAN . Dép.	1h 35 ☉	6h 15 ●	
Côme . . . Arr.	8h 16 ☉	8h 10 ●	
Lugano . . Arr.	5h 15 ☉	10h » ●	
MILAN . . Dép.	1h 5 ☉	11h 25 ●	
Desenzano. Arr.	3h 17 ☉	1h 26 ●	
Peschiera . Arr.	3h 33 ☉	1h 41 ●	
VERONE . Arr.	4h 10 ☉	2h 10 ●	
VENISE . Arr.	6h 45 ●	4h 45 ●	

B Départs de MILAN

MILAN . . Dép.	6h 16 ☉	8h 30 ☉	3h 50 ☉
Luino . . . Arr.	9h 14 ☉	11h 6 ☉	6h 34 ●
MILAN . . Dép.	7h 30 ☉	4h 20 ☉	10h 25 ●
Côme . . . Arr.	8h 40 ☉	5h 34 ☉	11h 34 ●
Lugano . . Arr.	10h 17 ☉	7h 27 ●	12h 50 ●
MILAN . . Dép.	7h 30 ☉	»	11h 25 ●
Desenzano. Arr.	10h 9 ☉	»	1h 26 ●
Peschiera . Arr.	10h 29 ☉	»	1h 41 ●
VERONE . Arr.	11h 5 ☉	»	2h 10 ●
VENISE . Arr.	2h 40 ☉	»	4h 45 ●

C Dép. de BELLINZONA

BELLINZONA . Dép.	4h 45 ●	2h 36 ☉	
Luino . . . Arr.	5h 50 ●	3h 52 ☉	
BELLINZONA . Dép.	4h 33 ●	2h 25 ☉	
Lugano . . . Arr.	5h 25 ●	3h 10 ☉	
Côme . . . Arr.	6h 39 ☉	4h 12 ☉	
MILAN . Arr.	7h 52 ☉	5h 23 ☉	
MILAN . Dép.	1h 5 ☉	11h 25 ●	
Desenzano. Arr.	3h 17 ☉	1h 26 ●	
Peschiera . Arr.	3h 33 ☉	1h 41 ●	
VERONE . Arr.	4h 10 ☉	2h 10 ●	
VENISE . Arr.	6h 45 ☉	4h 45 ●	

GU
GR
VENIS
G
ITALI
LIVRE

Voies

I. — AU LAC DE CÔME PAR COIRE. — En ch. de f. jusqu'à Coire (*diminuer* les prix donnés *pour Milan* : *par Bâle*, d'environ 25 fr.; *par Berlin*, d'environ 40 fr.; *par Vienne*, d'environ 30 fr.

1° **Par le Splügen.** — *De Coire à Chiavenna par le Splügen*, 119 kil. — 2 diligences par jour; trajet en 12 heures environ; prix, 25 fr. environ. *De Chiavenna à Colico* (lac de Côme), 27 kil. en ch. de f.; trajet prix, 3 fr.

2° **Par le Julier, Saint-Moritz et la Maloya.** — *De Coire à Sai par la Julier.* — Diligence tous les jours; trajet en 13 à 14 h.: 25 fr. environ.

SIGNES CONVENTIONNELS ADOPTÉS POUR LES ITINÉRAIRES EN NOIR ET EN ROUGE

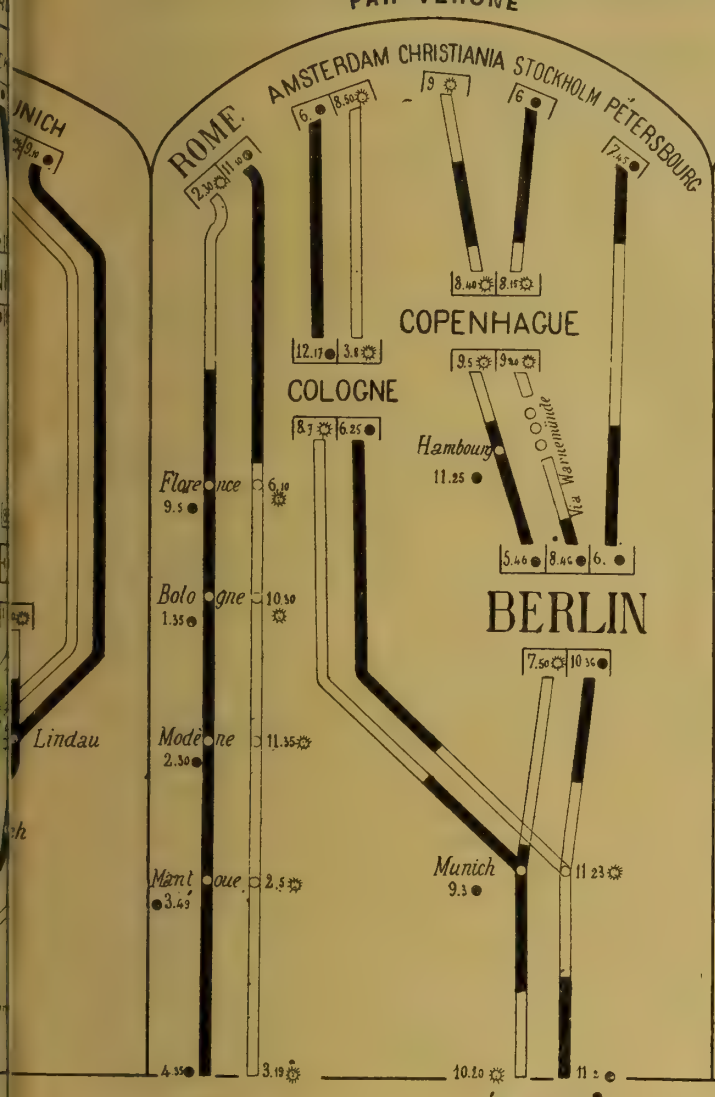
Heures de jour	Trajet de nuit (ch. de fer).	Tête de ligne	Point terminus (carte en rouge)
Heures de nuit	Trajet de nuit par mer	Grande station de départ (carte en rouge)	Train de luxe
Tunnels et cols	Trajet de jour par mer	Grand point de concentration (carte en rouge)	Trajet par mer (carte en rouge)
Trajet de jour (ch. de fer).			

Tableaux des Grandes Voies de Ce

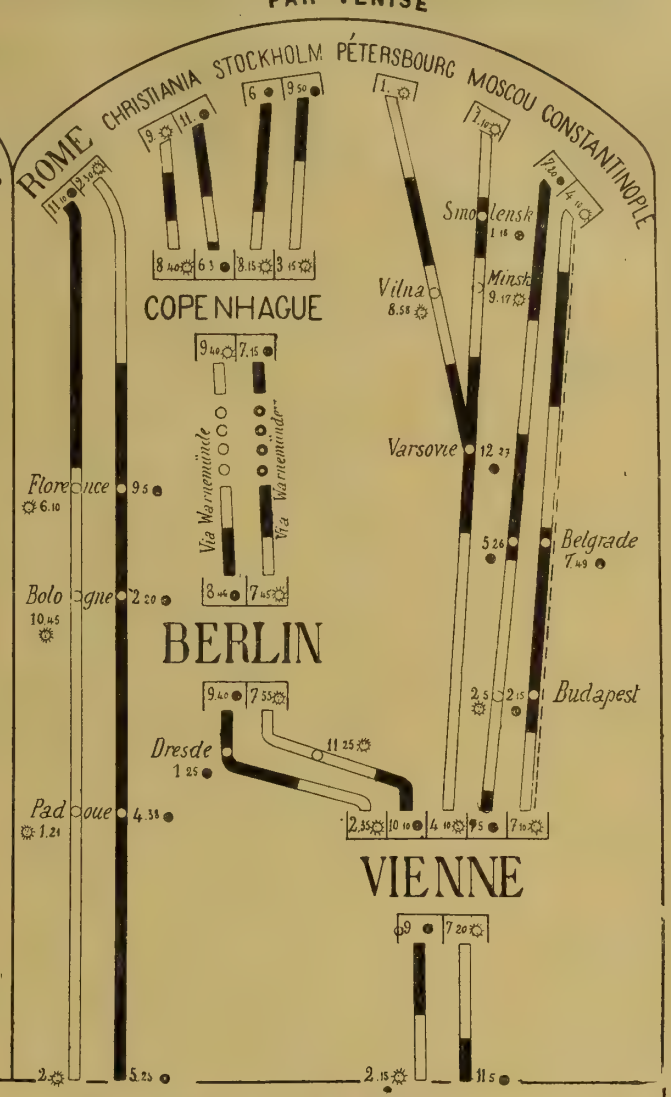
DONNANT : *1° les Heures de Départ et d'Arrivée; 2° la Durée proportionnelle des Tr*

LAN, VÉRONE, VENISE

D — PAR VERONE



E — PAR VENISE



D Départs de VÉRONE

VÉRONE	Dép.	5h 20 ●	11h 23 ☉	4h 30 ☉	2h 26 ●
VENISE	Arr.	9h 25 ☉	2h 40 ☉	6h 45 ●	4h 45 ●
VÉRONE	Dép.	5h 23 ●	11h 57 ☉	4h 43 ☉	2h 14 ●
Peschiera	Arr.	6h 4 ☉	12h 46 ☉	5h 7 ☉	2h 48 ●
Desenzano	Arr.	6h 31 ☉	1h 17 ☉	5h 25 ☉	3h 11 ●
MILAN	Arr.	10h » ☉	5h 20 ☉	7h 35 ●	6h 35 ☉
MILAN	Dép.	10h 25 ●	6h 15 ●	10h 25 ●	7h 30 ☉
Côme	Arr.	11h 35 ●	8h 10 ●	11h 34 ●	8h 40 ☉
Lugano	Arr.	12h 40 ☉	10h » ●	12h 50 ●	10h 17 ☉
MILAN	Dép.	12h 34 ☉	6h 35 ●	»	8h 30 ☉
Luino	Arr.	5h 34 ☉	9h 48 ●	»	11h 6 ☉

E Départs de VENISE

VENISE	Dép.	6h 15 ☉	2h 5 ☉	11h 25 ●
VÉRONE	Arr.	11h 57 ☉	4h 43 ☉	2h 14 ●
Peschiera	Arr.	12h 46 ☉	5h 7 ☉	2h 48 ●
Desenzano	Arr.	1h 17 ☉	5h 25 ☉	3h 11 ●
MILAN	Arr.	5h 20 ☉	7h 35 ●	6h 35 ☉
MILAN	Dép.	6h 15 ●	10h 25 ●	7h 30 ☉
Côme	Arr.	8h 10 ●	11h 34 ●	8h 40 ☉
Lugano	Arr.	10h » ●	12h 50 ●	10h 17 ☉
MILAN	Dép.	6h 35 ●	»	8h 30 ☉
Luino	Arr.	9h 48 ●	»	11h 6 ☉

EZ
ANNE
AIDES :
ORD
ue illustrée)
-16 :
es. 41 plans)
TINENTAL
ère.)

ssoires

Saint-Moritz à Chiavenna par la Maloya, 48 kil. — 2 diligences par trajet en 6 h. environ; prix, 15 fr. environ.
Chiavenna à Colico (voir ci-dessus).
— AU LAC MAJEUR PAR BRIGUE ET LE SIMPLON. — En de f. jusqu'à Brigue. — De Paris à Brigue par Pontarlier, 1 fr.

— Diminuer les prix donnés pour Milan par Bâle d'environ 10 fr.
De Brigue à Domo d'Ossola par le Simplon, 65 kil. — Diligence tous les jours; trajet en 10 h.; prix, 15 à 20 fr. environ.
De Domo d'Ossola à Pallanza (lac Majeur). — En ch. de f. jusqu'à Gravellona; trajet en 1 h.; prix, 3 fr. 50. — En voiture à Pallanza, 10 kil.

COMMENT LIRE NOS TABLEAUX

EXEMPLE : Si l'on veut aller de Londres au lac de Côme, *prendre les heures de départ de Londres dans les graphiques* **A**, **B**, **C** (**A** *si l'on veut passer par Novare,* **B** *par Milan,* **C** *par Bellinzona*) *et suivre le trait placé au-dessous de l'heure qu'on a choisie jusqu'aux arrivées : Milan, Novare ou Bellinzona. De là jusqu'à Côme prendre les tableaux* **A**, **B**, **C**, *suivant le graphique que l'on a choisi.*

De même, pour les routes Vienne-Pétersbourg, *consulter les graphiques* **D** *et* **E**.

munication Terrestres et Maritimes

Jour et de Nuit; 3° le Tracé synthétique des Artères de la Circulation sur le Globe.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Capitales et des Grandes Villes d'Europe

A MILAN, VENISE ET AUX LACS D'ITALIE

		A MILAN				A VENISE			
		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE	KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— Newhaven, Dieppe, Paris, Mt-Cenis, Novare, Milan, Venise	1147	147	31 h. 1/2	Économique	1412	180	42 h. 1/2	Économique
	— Newhaven, Dieppe, Paris, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Venise	1107	147	31 h. 1/2		1372	180	42 h. 1/2	
	— Douvres, Calais, Paris, Mt-Cenis, Novare, Milan, Venise	1404	179	29 h. 1/2	Rapide.	1669	212	40 h. 1/2	Rapide.
	— Douvres, Calais, Paris, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Venise	1364	179	29 h. 1/2		1629	212	40 h. 1/2	
	— Douvres, Calais, Amiens, Châlons, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Venise	1322	176	29 h. 1/2		1587	209	40 h. 1/2	
	— Douvres, Ostende, Bruxelles, Strasbourg, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Venise	1356	171	30 h. 1/2		1621	204	41 h. 1/2	
DE PÉTERSBOURG PAR	— Varsovie, Vienne, Venise, Vérone, Milan	2716	362	80 h. 1/2		2981	395	75 h. 1/4	
	— Berlin, Munich, Innsbruck, Vérone, Venise; ou Vérone, Milan	2936	352	70 h. 1/2		2921	348	68 h.	Rapide. Économique
	— Berlin, Nuremberg, Lindau, Zurich, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan	2881	353	70 h. 1/2	Rapide.	»	»		
	— Berlin, Nuremberg, Stuttgart, Zurich, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan	2918	344	85 h.	Économique	»	»		
	— Berlin, Francfort, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan	2844	346	70 h. 1/2	Rapide.	»	»		
DE MOSCOU PAR	— Varsovie, Vienne, Venise, Vérone, Milan	2901	389	80 h. 1/2	Rapide. Économique	3166	422	75 h. 1/4	Rapide. Économique
DE BERLIN PAR	— Leipzig, Munich, Innsbruck, Vérone, Venise; ou Vérone, Milan	1353	151	33 h. 1/2		1318	147	31 h.	Rapide. Économique
	— Leipzig, Munich, Lindau, Zurich, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan	1298	152	33 h. 1/2		»	»		
	— Leipzig, Nuremberg, Stuttgart, Zurich, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan	1335	143	33 h. 1/4	Économique	»	»		
	— Cassel, Francfort; ou Halle, Erfurt, Francfort, Heidelberg, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan	1261	145	31 h. 1/2	Rapide.	»	»		
DE VIENNE PAR	— Venise, Vérone, Milan	901	122	23 h. 3/4	Rapide. Économique	636	89	17 h. 1/3	Rapide. Économique
DE ROME PAR	— Florence, Bologne, Venise; ou Bologne, Milan	665	83	12 h. 3/4	Rapide. Économique	609	76	15 h.	Rapide. Économique
DE BRUXELLES PAR	— Paris, Mt-Cenis, Novare, Milan, Venise	1255	139	28 h. 1/2		1520	171	39 h. 1/2	
	— Strasbourg, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Venise	998	109	24 h. 1/2	Rapide. Économique	1233	142	35 h. 1/2	Rapide. Économique
D'AMSTERDAM PAR	— Bruxelles, Strasbourg, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Venise	1209	131	29 h.		1474	164	40 h. 3/4	
	— Cologne, Strasbourg, Bâle, Gothard, Bellinzona, Lugano, Côme, Milan, Venise	1134	127	25 h. 1/2	Rapide. Économique	1399	160	37 h. 1/4	Rapide. Économique
DE GENÈVE PAR	— Culoz, Mt-Cenis, Novare, Milan, Venise	451	50	25 h. 1/2	Rapide. Économique	716	83	32 h. 1/2	Rapide. Économique
DE MADRID PAR	Saragosse, Barcelone, Marseille, Gênes, Milan, Venise	1888	212	53 h. 3/4	Rapide. Économique	2103	245	65 h. 3/4	Rapide. Économique
	— Saragosse, Barcelone, Lyon, Mt-Cenis, Novare, Milan, Venise	1869	214	64 h.		2161	246	71 h.	
DE CONSTANTINOPLE PAR	— Sofia, Belgrade, Budapest, Vienne, Venise, Vérone, Milan	2261	320	68 h.	Rapide. Économique	1990	287	73 h. 1/4	Rapide. Économique
D'ATHÈNES PAR	— Patras, Corfou, Brindisi, Bologne, Venise; ou Bologne, Milan	1688	200	67 h.	Rapide. Économique	1632	193	69 h. 1/2	Rapide. Économique
DE LISBONNE PAR	*Madrid.* Ajouter aux routes de Madrid	663	77	24 h.		663	77	24 h.	
DE COPENHAGUE PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	663	48	12 h.		663	48	12 h.	
DE STOCKHOLM PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	1311	123	24 h.		1311	123	24 h.	
DE CHRISTIANIA PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	1334	117	24 h.		1334	117	24 h.	

Avis important. — *Les chiffres de* DISTANCES ET DE PRIX *ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.*

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Grandes Villes de France

A MADRID

		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— Bordeaux, Bayonne, Irun, Burgos, Valladolid	1452	165	1 j. 9 h.	*Rapide.* Économique
	— Lyon, Tarascon, Barcelone, Saragosse	1921	213	1 j. 23 h.	
	— Clermont-Ferrand, Barcelone, Saragosse	1867	213	2 j. 23 h.	
	— Limoges, Toulouse, Narbonne, Barcelone, Saragosse	1846	212	1 j. 23 h.	
DE LYON PAR	— Tarascon, Barcelone, Saragosse	1409	156	1 j. 15 h.	*Rapide.* Économique
	— Gannat, Bordeaux, Irun	1490	169	1 j. 16 h.	
	— Tarascon, Cette, Toulouse, Bordeaux, Irun	1698	193	1 j. 23 h.	
	— Tarascon, Cette, Toulouse, Bayonne, Irun	1565	178	2 j. 6 h.	
DE SAINT-ÉTIENNE PAR	— Lyon, Tarascon, Barcelone, Saragosse	1467	163	1 j. 17 h.	Économique
	— Gannat, Bordeaux, Irun	1481	168	1 j. 15 h.	*Rapide.*
DE MARSEILLE PAR	— Tarascon, Cette, Barcelone, Saragosse	1287	148	1 j. 12 h.	
DE BORDEAUX PAR	— Irun, Bayonne, Burgos	867	99	1 j.	
DE LILLE PAR	— Paris, Bordeaux, Irun	1700	193	1 j. 17 h.	Économique *Rapide.*
	— Paris, Lyon, Barcelone	2208	241	2 j. 8 h.	
	— Paris, Clermont-Ferrand, Barcelone	2114	241	3 j. 8 h.	
	— Paris, Toulouse, Barcelone	2093	240	2 j. 8 h.	
DE TOULOUSE PAR	— Narbonne, Barcelone, Saragosse	1133	132	1 j. 9 h.	
	— Bordeaux, Irun	1124	128	1 j. 8 h.	*Rapide.*
	— Bayonne, Irun	991	113	1 j. 16 h.	Économique
DE NANTES PAR	— Bordeaux, Irun	1246	137	1 j. 10 h.	
DU HAVRE PAR	— Paris, Bordeaux, Irun	1680	187	1 j. 19 h.	*Rapide.* Économique
	— Paris, Lyon, Barcelone	2149	236	2 j. 11 h.	
	— Paris, Clermont-Ferrand, Barcelone	2095	236	3 j. 11 h.	
	— Paris, Toulouse, Barcelone	2074	235	2 j. 11 h.	
DE ROUEN PAR	— Paris, Bordeaux, Irun	1592	180	1 j. 17 h.	
	— Paris, Lyon, Barcelone	2061	229	2 j. 8 h.	
	— Paris, Clermont-Ferrand, Barcelone	2007	229	3 j. 8 h.	
	— Paris, Toulouse, Barcelone	1986	228	2 j. 8 h.	
DE ROUBAIX PAR	— Paris, Bordeaux, Irun	1707	194	1 j. 18 h.	Économique *Rapide.*
	— Paris, Lyon, Barcelone	2215	242	2 j. 9 h.	
	— Paris, Clermont-Ferrand, Barcelone	2121	242	3 j. 9 h.	
	— Paris, Toulouse, Barcelone	2100	241	2 j. 9 h.	
DE NANCY PAR	— Paris, Bordeaux, Irun	1805	205	1 j. 11 h.	Économique
	— Mirecourt, Chalindrey, Dijon, Lyon, Tarascon, Barcelone	1840	204	2 j. 2 h.	
DE DIJON PAR	— Chagny, Moulins, Montluçon, Bordeaux, Irun	1526	173	1 j. 20 h.	Économique
	— Lyon, Tarascon, Barcelone	1606	178	1 j. 18 h.	*Rapide.*

A BARCELONE

		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
PAR	— Lyon, Tarascon	1214	132	23 h. 1/2	*Rapide.*
	— Clermont-Ferrand	1160	132	1 j. 11 h.	
	— Limoges, Toulouse, Narbonne	1139	131	1 j.	Économique
PAR	— Tarascon, Cette, Narbonne	700	75	15 h.	
PAR	— Lyon, Tarascon, Cette	758	82	17 h. 1/2	
PAR	— Tarascon, Cette	589	65	12 h.	
PAR	— Toulouse, Narbonne	683	80	13 h.	
PAR	— Paris, Lyon, Tarascon, Cette	1461	160	1 j. 9 h.	*Rapide.*
	— Paris, Clermont-Ferrand	1407	160	1 j. 20 h.	
	— Paris, Toulouse	1386	159	1 j. 9 h.	Économique
PAR	— Narbonne	426	51	9 h.	
PAR	— Bordeaux, Toulouse, Narbonne	1062	118		
PAR	— Paris, Lyon, Tarascon	1442	155	1 j. 11 h.	*Rapide.*
	— Paris, Clermont-Ferrand	1383	155	1 j. 22 h.	
	— Paris, Toulouse	1367	154	1 j. 11 h.	Économique
PAR	— Paris, Lyon, Tarascon	1354	147	1 j. 9 h.	*Rapide.*
	— Paris, Clermont-Ferrand	1300	147	1 j. 20 h.	
	— Paris, Toulouse	1279	146	1 j. 9 h.	Économique
PAR	— Paris, Lyon, Tarascon	1468	161	1 j. 10 h.	*Rapide.*
	— Paris, Clermont-Ferrand	1414	161	1 j. 21 h.	
	— Paris, Toulouse	1393	160	1 j. 10 h.	Économique
PAR	— Mirecourt, Chalindrey, Dijon, Lyon, Tarascon	1133	123	1 j. 21 h.	
PAR	— Lyon, Tarascon	900	97	20 h. 1/2	

Avis important. — *Les chiffres de* Distances et de Prix *ci-dessus sont ceux des Indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.*

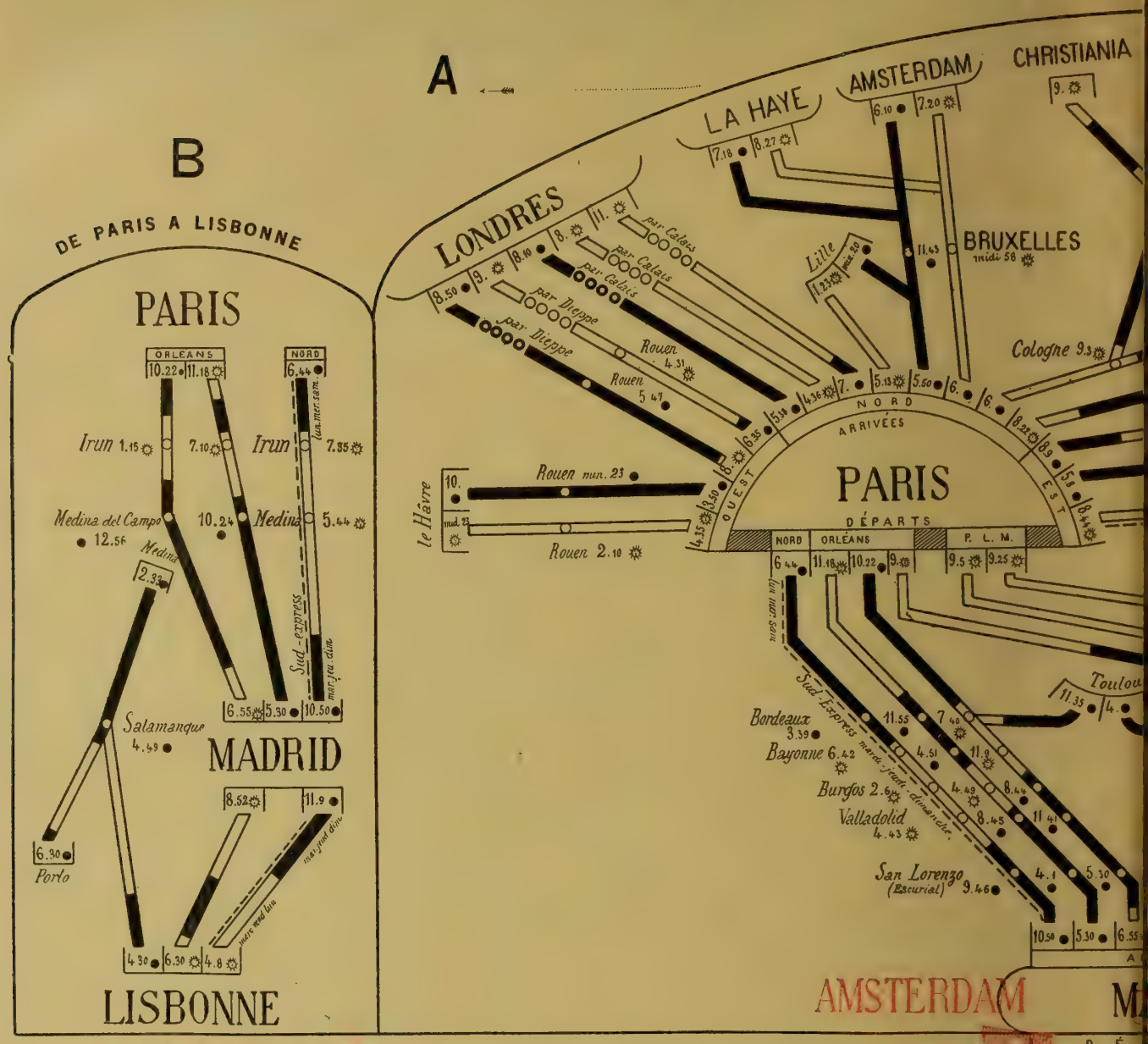
VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

NOTA. — *Ces tableaux de prix, distances et durées de trajet, ainsi que le tableau central des heures des grands services européens (voies ferrées et steamers), groupent ici pour la première fois des indications qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher, données en marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables (de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.), dans les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*
En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant aussi à ses lecteurs des renseignements très peu connus sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournira les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément *même, les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils avaient peine à choisir.*
*Leur choix fait, pour plus de détails, il les renvoie à l'*Indicateur *et au* Livret *Chaix de janvier-février* 1895.

Tableau N° 6. — Des Capitale

EN ESPAGNE



SERVICES DE LA Cie INTALE DES WAGONS-LITS

Trains de luxe

De **PARIS** à **MADRID**, par le *Sud-Express* . . . . . on paie en plus 81 fr. 60; on gagne en rapidité 4 h.
De **PARIS** à **LISBONNE**, par le *Sud-Express* . . . . . on paie en plus 107 fr. 60; on gagne en rapidité 11 h.
De **VIENNE** à **PARIS**, par l'*Orient-Express* . . . . . on paie en plus 37 fr. 60; on gagne en rapidité 10 h.
De **CONSTANTINOPLE** à **PARIS**, par l'*Orient-Express*, on paie en plus 80 fr. 70; on gagne en rapidité 19 h.

Wagons-lits attelés aux Express

	PRIX en sus du billet de 1re cl.		PRIX en sus du billet de 1re cl.
Paris — Madrid	52 fr. 80	Rome — Gênes	15 fr. »
Paris — Séville	70 fr. 80	Naples — Rome	9 fr. »
Paris — Tarascon	40 fr. »	Vienne — Venise	17 fr. 75
Bordeaux — Cette	17 fr. 75	Vienne — Milan	22 fr. 50
Barcelone — Madrid	26 fr. »	Vienne — Zurich	9 fr. 50
Madrid — Lisbonne	25 fr. »	Varsovie — Vienne	23 fr. »
Bruxelles — Paris	10 fr. »	Moscou — Varsovie ou Brest-Litovski	28 fr. »
Amsterdam — Paris	16 fr. »	Saint-Pétersbourg — Wirballen	34 fr.

SIGNES CONVENTIONNELS ADOPTÉS POUR LES ITINÉRAIRES EN NOIR ET EN ROUGE

Heures de jour		Trajet de nuit (chemin de fer)		Tête de ligne		Point terminus (carte en rouge)	
Heures de nuit		Trajet de nuit par mer		Grande station de départ (carte en rouge)		Train de luxe	
Tunnels et cols		Trajet de jour par mer		Grand point de concentration (carte en rouge)		Trajet par mer (carte en rouge)	
Trajet de jour (chemin de fer)							

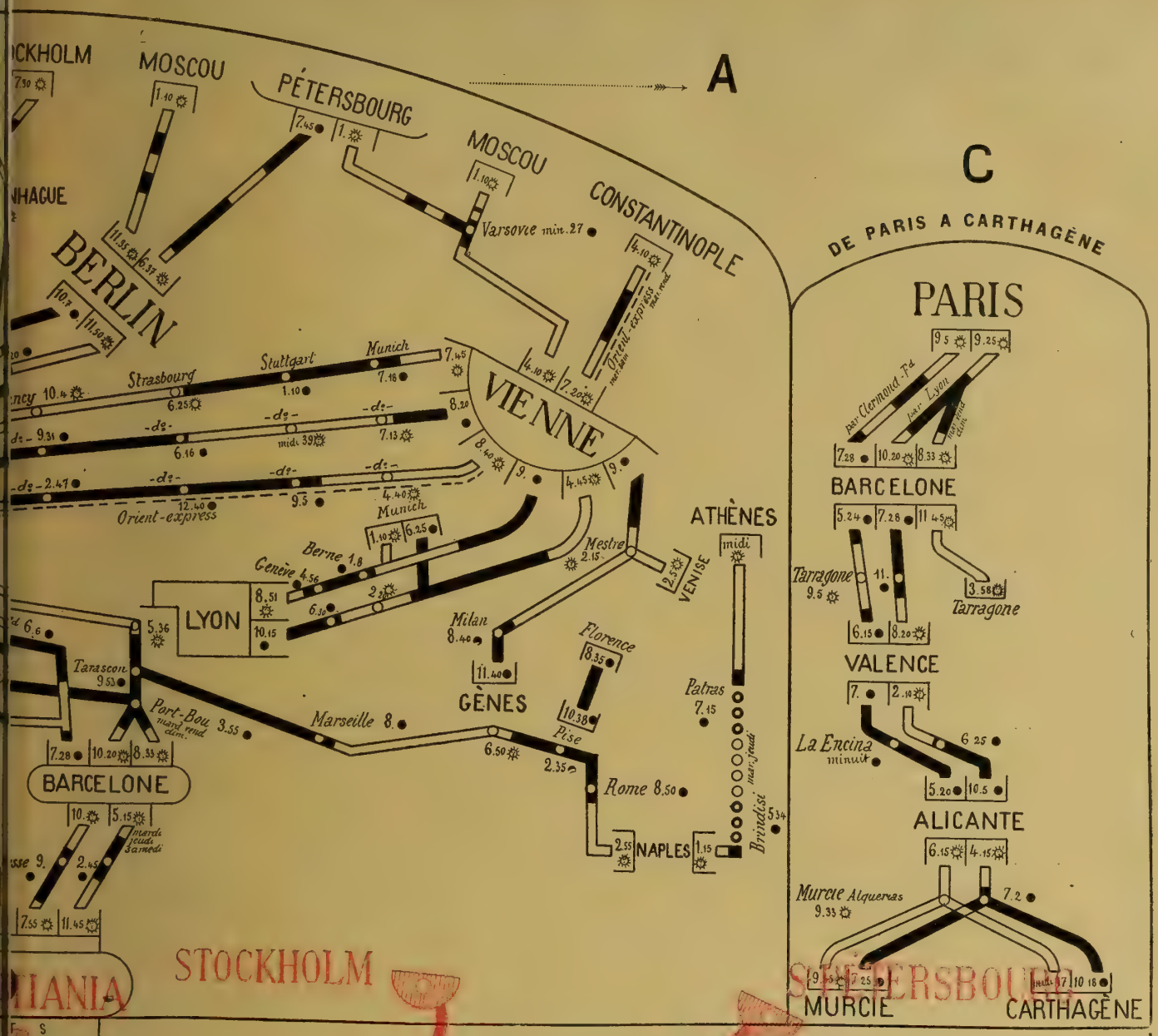
GUID
GRAND CO
ESPA
LIVRET
CHEMINS DE FE

Tableaux des Grandes Voies de C

DONNANT : *1° les Heures de Départ et d'Arrivée; 2° la Durée proportionnelle des T*

et des Grandes Villes d'Europe

EN PORTUGAL



SERVICES MARITIMES

Cadiz-Tanger

COMPAÑIA TRANSATLANTICA ESPAÑOLA

Départs de **CADIZ** les { Lundi / Mercredi / Vendredi } pour **TANGER, ALGÉSIRAS** et **GIBRALTAR.**

Et retour à **CADIZ** les Mardi, Jeudi, Vendredi.

PRIX.	DE CADIZ A TANGER	DE CADIZ A GIBRALTAR OU ALGESIRAS	DE TANGER A GIBRALTAR OU ALGESIRAS
Passage de préférence sans couchette	40 p.	30 p.	20 p.
1re cl. sans couchette	27 p.	35 p.	15 p.

La couchette se paie de 5 à 15 pesetas en plus.

Tanger-Gibraltar-Malaga

COMPAGNIE TRANSATLANTIQUE FRANÇAISE

Service toutes les deux semaines, *interrompu en cas de quarantaine.*

MALAGA . .	Dép. Dim. 8h s.	**TANGER** . .	Dép. Mardi midi
GIBRALTAR.	Dép. Lundi 10h m.	**GIBRALTAR.**	Dép. Mardi 10h s.
TANGER . .	Arr. Lundi 1h s.	**MALAGA** .	Arr. Merc. 7h m.

PRIX.	1re cl.	2e cl.
De **MALAGA** à **GIBRALTAR**, *sans nourr.*	18 fr.	13 fr.
De **MALAGA** à **TANGER**, *avec nourr.*	34 fr.	25 fr.
De **GIBRALTAR** à **TANGER**, *sans nourr.*	10 fr.	7 fr.

Services *quotidiens* entre **GIBRALTAR** et **TANGER**, et inversement, en 3 ou 4 h.
Quatre services par jour entre **GIBRALTAR** et **ALGÉSIRAS**, et inversement, en 25 minutes.
Vers le 21 de chaque mois, un vapeur du *Service d'Afrique* de la **Compañia Transatlantica Española** passe à *Malaga*, touche à *Ceuta* le 22, à *Cadiz* le 23, en repart pour *Tanger* le 26.
Inversement un vapeur du même service passe à *Tanger* vers le 9, touche à *Cadiz* le 10, à *Ceuta* le 11, à *Malaga* le 12.

COMMENT LIRE NOS TABLEAUX

EXEMPLE : Si l'on veut aller de **Londres à Lisbonne**, *prendre une heure de départ dans le grand tableau central* **A** *et suivre le trait placé au-dessous de l'heure qu'on a choisie jusqu'à son arrivée* **Paris**; *prendre une heure correspondante aux départs* **Paris** *et suivre le trait jusqu'aux arrivées* **Madrid**. *De là prendre aux départs* **Madrid** *une heure correspondante et suivre un des deux traits qui aboutit à Lisbonne. Les services maritimes permettent d'aller d'Espagne à Tanger (Afrique).*

munication Terrestres et Maritimes

e Jour et de Nuit; 3° le Tracé synthétique des Artères de la Circulation sur le Globe.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Capitales et des Grandes Villes d'Europe

A MADRID

		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— Dieppe, Paris, Bordeaux, Irun, Burgos	1858	268	1 j. 23 h.	Économique
	— Calais, Paris, Bordeaux, Irun, Burgos	1932	240	1 j. 20 h.	*Rapide.*
	— Dieppe, Paris, Lyon, Tarascon, Barcelone, Saragosse	2327	256	2 j. 11 h.	
	— Calais, Paris, Lyon, Tarascon, Barcelone, Saragosse	2401	288	2 j. 12 h.	
	— Dieppe, Paris, Clermont-Ferrand, Barcelone	2273	256	3 j. 11 h.	
	— Calais, Paris, Clermont-Ferrand, Barcelone	2547	288	3 j. 12 h.	
	— Dieppe, Paris, Toulouse, Barcelone	2252	255	2 j. 11 h.	
	— Calais, Paris, Toulouse, Barcelone	2526	287	2 j. 11 h.	
DE PÉTERSBOURG PAR	— Berlin, Paris, Bordeaux	4114	484	4 j. 11 h.	Économique
	— Berlin, Paris, Lyon, Barcelone	4583	532	4 j. 6 h.	*Rapide.*
	— Berlin, Paris, Clermont-Ferrand, Barcelone	4529	532	5 j. 6 h.	
	— Berlin, Paris, Toulouse, Barcelone	4508	531	4 j. 6 h.	
	— Varsovie, Vienne, Venise, Gênes, Marseille, Tarascon, Barcelone	4820	610	5 j. 20 h.	
	— Varsovie, Vienne, Zurich, Lyon, Barcelone	4774	569	5 j. 20 h.	
DE MOSCOU PAR	— Varsovie, Berlin, Paris, Bordeaux, Irun	4481	540	4 j. 15 h.	*Rapide.* Économique
	— Varsovie, Berlin, Paris, Lyon, Barcelone	4950	588	4 j. 17 h.	
	— Varsovie, Vienne, Zurich, Lyon, Barcelone	4959	597	5 j. 20 h.	
	— Varsovie, Vienne, Venise, Gênes, Marseille, Barcelone	5005	638	5 j. 20 h.	
DE BERLIN PAR	— Paris, Bordeaux, Irun	2531	283	2 j. 8 h.	*Rapide.* Économique
	— Paris, Lyon, Barcelone	3000	331	2 j. 23 h.	
	— Paris, Clermont-Ferrand, Barcelone	2946	331	3 j. 23 h.	
	— Paris, Toulouse, Barcelone	2925	330	2 j. 23 h.	
	— Munich, Zurich, Lyon, Barcelone	2986	312	3 j. 13 h.	
DE VIENNE PAR	— Paris, Bordeaux, Irun	2852	327	3 j.	*Rapide.*
	— Zurich, Lyon, Tarascon, Barcelone	2694	297	3 j. 13 h.	Économique
	— Venise, Gênes, Marseille, Tarascon, Barcelone	2740	338	3 j. 13 h.	
DE ROME PAR	— Gênes, Marseille, Tarascon, Barcelone	2167	257	2 j. 13 h.	
DE BRUXELLES PAR	— Paris, Bordeaux, Irun	1763	200	1 j. 18 h.	*Rapide.* Économique
	— Paris, Lyon, Barcelone	2232	248	2 j. 8 h.	
	— Paris, Clermont-Ferrand, Barcelone	2178	248	3 j. 8 h.	
	— Paris, Toulouse, Barcelone	2157	247	2 j. 8 h.	
D'AMSTERDAM PAR	— Bruxelles-Paris. Ajouter aux routes de Bruxelles	241	22	5 h.	
DE GENÈVE PAR	— Lyon, Tarascon, Barcelone	1578	175	2 j. 3 h.	Économique
	— Lyon, Gannat, Bordeaux, Irun	1659	188	2 j. 2 h.	*Rapide.*
DE COPENHAGUE PAR	— Paris, Bordeaux, Irun	2752	314	2 j. 11 h.	*Rapide.* Économique
	— Paris, Lyon, Barcelone	3221	362	3 j. 12 h.	
	— Paris, Clermont-Ferrand, Barcelone	3167	362	4 j. 12 h.	
	— Paris, Toulouse, Barcelone	3146	361	3 j. 12 h.	
DE CHRISTIANIA PAR	— Copenhague. Ajouter aux routes de Copenhague	671	74	24 h.	
DE STOCKHOLM PAR	— Copenhague. Ajouter aux routes de Copenhague	648	77	26 h.	
D'ATHÈNES PAR	— Patras, Brindisi, Naples, Gênes, Marseille, Tarascon, Barcelone	4320	515	5 j. 10 h.	*Rapide.*
	— *La mer*, Marseille, Barcelone	....	333	6 j.	Économique
DE CONSTANTINOPLE PAR	— Vienne. Ajouter aux routes de Vienne	1660	198	16 h.	*Rapide.*
	— *La mer*, Marseille, Barcelone	....	343	7 j.	Économique

A BARCELONE

		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
PAR	— Dieppe, Paris, Lyon, Tarascon	1620	175	1 j. 12 h.	*Rapide.*
	— Calais, Paris, Lyon, Tarascon	1694	207	1 j. 13 h.	
	— Dieppe, Paris, Clermont-Ferrand	1566	175	1 j. 23 h.	
	— Calais, Paris, Clermont-Ferrand	1640	207	2 j.	
	— Dieppe, Paris, Toulouse	1545	174	1 j. 12 h.	Économique
	— Calais, Paris, Toulouse	1619	206	1 j. 13 h.	
PAR	— Berlin, Paris, Lyon	3876	451	3 j. 15 h.	*Rapide.*
	— Berlin, Paris, Clermont-Ferrand	3822	451	4 j. 6 h.	
	— Berlin, Paris, Toulouse	3801	450	3 j. 15 h.	*Rapide.* Économique
	— Varsovie, Vienne, Venise, Milan, Gênes, Marseille, Tarascon	4113	529	4 j. 20 h.	
	— Varsovie, Vienne, Zurich, Lyon, Tarascon	4067	487	4 j. 20 h.	
PAR	— Varsovie, Berlin, Paris, Lyon (Clermont-Ferrand, ou Toulouse)	4243	507	3 j. 18 h.	*Rapide.* Économique
	— Varsovie, Vienne, Zurich, Lyon	4252	515	4 j. 20 h.	
	— Varsovie, Vienne, Venise, Milan, Gênes, Marseille, Tarascon	4298	557	4 j. 20 h.	
PAR	— Paris, Lyon	2293	250	1 j. 22 h.	*Rapide.*
	— Paris, Clermont-Ferrand	2239	250	2 j. 9 h.	
	— Paris, Toulouse	2218	249	1 j. 22 h.	
	— Munich, Zurich, Lyon	2279	230	2 j. 14 h.	Économique
PAR	— Zurich, Lyon, Tarascon	1937	215	2 j. 13 h.	*Rapide.* Économique
	— Venise, Milan, Gênes, Marseille, Tarascon	2033	257	2 j. 13 h.	
PAR	— Gênes, Marseille, Tarascon	1460	176	1 j. 12 h.	
PAR	— Paris, Lyon	1525	167	1 j. 9 h.	*Rapide.*
	— Paris, Clermont-Ferrand	1471	167	1 j. 20 h.	
	— Paris, Toulouse	1450	166	1 j. 9 h.	Économique
PAR	— Bruxelles-Paris. Ajouter aux routes de Bruxelles	241	22	5 h.	
PAR	Lyon, Tarascon	869	94	1 j. 4 h.	
PAR	— Paris, Lyon	2514	281	2 j. 13 h.	*Rapide.*
	— Paris, Clermont-Ferrand	2460	281	3 j. 13 h.	
	— Paris, Toulouse	2439	280	2 j. 13 h.	Économique
PAR	— Copenhague. Ajouter aux routes de Copenhague	671	74	24 h.	
PAR	— Copenhague. Ajouter aux routes de Copenhague	648	77	26 h.	
PAR	— Patras, Brindisi, Naples, Rome, Gênes, Marseille, Tarascon	3013	434	3 j. 23 h.	*Rapide.*
	— *La mer*, Marseille, Tarascon	....	252	5 j.	Économique
PAR	— Vienne. Ajouter aux routes de Vienne	1660	198	16 h.	*Rapide.*
	— *La mer*, Marseille, Tarascon	....	262	6 j.	Économique

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Grandes Villes de France

EN CORSE

		A AJACCIO PAR MARSEILLE 18 heures de mer.			A CALVI PAR NICE 9 heures de mer.			A BASTIA PAR LIVOURNE 6 heures de mer.		
		PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— Dijon, Lyon, Marseille	126	1 j. 13 h.	Économique						
	— Dijon, Lyon, Marseille, Nice				151	1 j. 0 h. 1/2	*Rapide.*			
	— Dijon, le Mt-Cenis, Turin, Gênes, Pise, Livourne							158	1 j. 9 h.	
DE LYON PAR	— Marseille	69	1 j. 3 h.	Économique						
	— Marseille, Nice				94	22 h. 1/2	*Rapide.*			
	— le Mt-Cenis, Turin, Gênes, Pise, Livourne							107	1 j. 5 h.	
DE MARSEILLE PAR	— par mer	30	18 h.	Économique						
	— Nice				55	15 h.	*Rapide.*			
	— Nice, Gênes, Pise, Livourne							95	30 h.	
DE BORDEAUX PAR	— Toulouse, Cette, Marseille	106	1 j. 15 h.	Économique						
	— Cette, Marseille, Nice				131	1 j. 8 h.	*Rapide.*			
	— Marseille, Gênes, Livourne							171	1 j. 22 h.	
DE LILLE PAR	— Paris, Lyon, Marseille	154	1 j. 21 h.	Économique						
	— Paris, Lyon, Marseille, Nice				179	1 j. 14 h.	*Rapide.*			
	— Paris, Mt-Cenis, Gênes, Livourne							196	1 j. 17 h.	
DE TOULOUSE PAR	— Cette, Marseille	77	1 j. 9 h.	Économique						
	— Cette, Marseille, Nice				102	1 j. 4 h.	*Rapide.*			
	— Cette, Marseille, Gênes, Livourne							142	1 j. 18 h.	
DE NANTES PAR	— La Rochelle, Bordeaux, Toulouse, Cette, Marseille	144	2 j. 2 h.	Économique						
	— La Rochelle, Bordeaux, Toulouse, Cette, Marseille, Nice				169	1 j. 19 h.	*Rapide.*			
	— Tours, Bourges, Lyon, Mt-Cenis, Gênes, Livourne							174	2 j. 6 h. 1/2	
	— Bordeaux, Cette, Marseille, Gênes, Livourne							209	2 j. 9 h.	
	— Paris, Mt-Cenis, Livourne							202	2 j. 1 h. 1/2	
DE NANCY PAR	— Dijon, Lyon, Marseille	133	1 j. 22 h.	Économique						
	— Dijon, Lyon, Marseille, Nice				159	1 j. 15 h.	*Rapide.*			
	— Dijon, Mt-Cenis, Turin, Gênes, Livourne							156	1 j. 19 h.	
	— Bâle, St-Gothard, Gênes, Livourne							153	1 j. 17 h.	
DU HAVRE PAR	*Paris.* Ajouter aux routes de Paris	26			26			26		
DE ROUEN PAR	*Paris.* Ajouter aux routes de Paris	15			15			15		
DE ROUBAIX PAR	*Lille.* Ajouter aux routes de Lille	1			1			1		

Avis important — Pour les distances kilométriques et pour les prix de 2e classe en chemins de fer jusqu'aux ports d'embarquement, voir les tableaux nos 3 et 4 précédemment publiés.

Avis important — Les chiffres de prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.

TRAINS DE LUXE

Méditerranée-express : Départs de Paris les lundi, mardi, jeudi et samedi à 6 h. 23 ● gare du Nord et 7 h. 25 ● gare de Lyon.

On paie en plus : Paris-Marseille, 63 fr. — Lyon-Marseille, 28 fr.
Paris-Nice, 77 fr. — Lyon-Nice, 42 fr.
Dijon-Marseille, 42 fr. — Marseille-Nice, 28 fr.
Dijon-Nice, 56 fr.

On gagne en rapidité : Paris-Marseille, 25 minutes.
Paris-Nice, 42 —

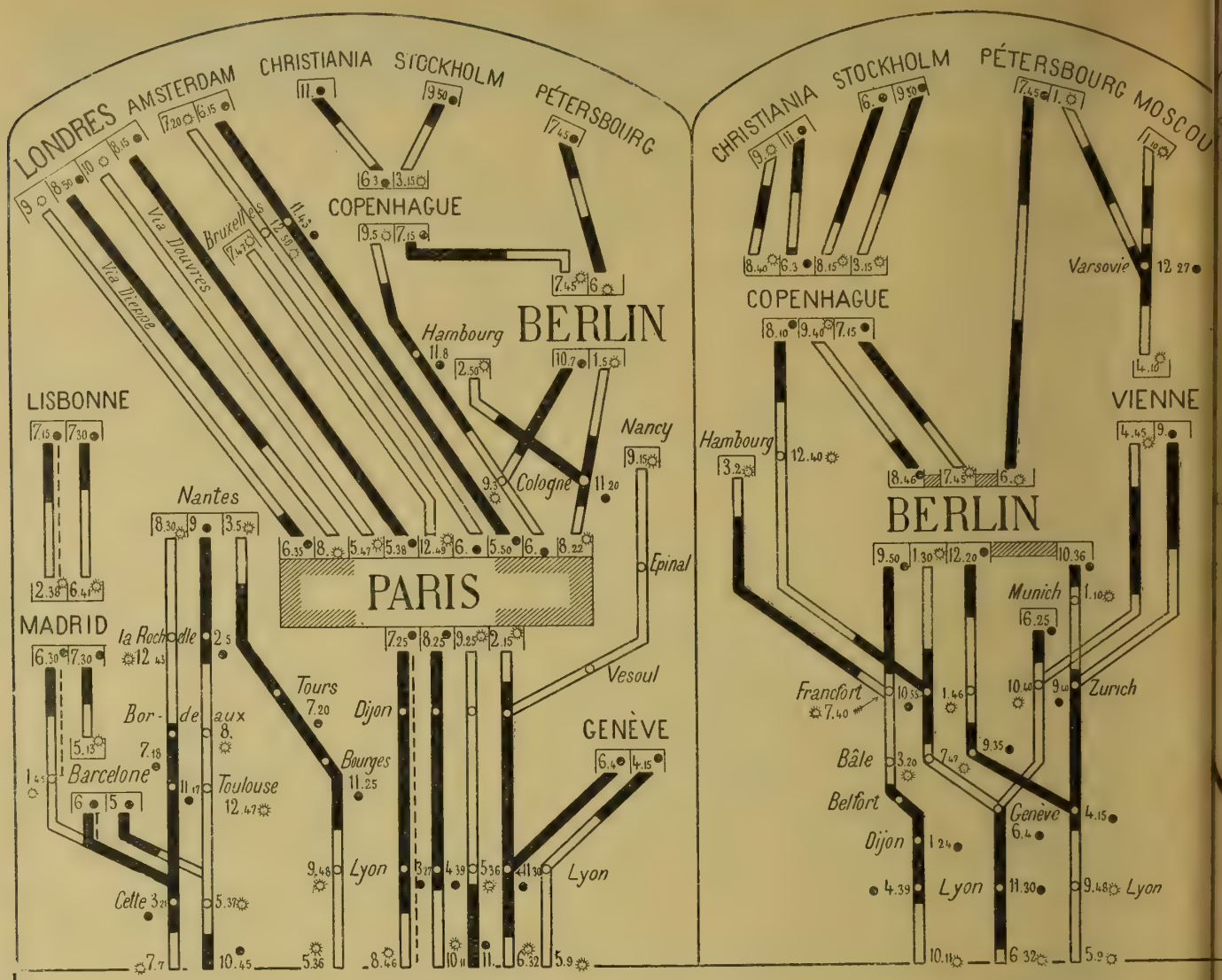
NOTA. — *Ces tableaux de prix, distances et durées de trajet, ainsi que le tableau central des heures des grands services européens (voies ferrées et steamers), groupent ici pour la première fois des indications qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher, données en marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables (de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.), dans les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant aussi à ses lecteurs des renseignements très peu connus sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournira les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément *même, les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils avaient peine à choisir.*

*Leur choix fait, pour plus de détails, il les renvoie à l'*Indicateur *et au* Livret *Chaix de janvier-février* 1895.

Tableau N° 7. — Des Capital

VERS L



Arrivées à ..... MARSEILLE

MARSEILLE

DE MARSEILLE A NICE

					Méditerranée Express
MARSEILLE, dép.	12h 20 ●	7h 20 ○	10h 23 ○	5h 40 ⊙	9h 5 ○
NICE, arr.	6h 14 ○	12h 5 ○	3h 2 ○	11h 26 ●	1h 20 ○

Durée

LIVOURNE A BAS
NICE A CAL
A BAS
MARSEILLE A CAL
A AJA
A BAS

Services de Bateaux

DE MARSEILLE A AJACCIO (Cie Transatlantique), départ lundi 4 h. soir, arrivée mardi 10 h. matin; prix 38 fr., nourriture comprise; prix au départ de Paris 135 fr.

DE MARSEILLE A AJACCIO ET PROPRIANO (Cie Fraissinet), départ vendredi 4 h. soir, arrivée Ajaccio samedi 10 h. matin. Propriano, dimanche 1 h. soir; prix pour Ajaccio 30 fr., nourriture comprise.

DE MARSEILLE A BASTIA (Cie Fraissinet), départs dimanche et jeudi 9 h. matin, arrivée lundi et vendredi 5 h. matin; prix 30 francs, nourriture comprise.

DE MARSEILLE A CALVI OU L'ILE ROUSSE, alternativement par quinzaine (Cie Fraissinet), départ mardi midi, arrivée mercredi 3 h. 1/2 matin; prix 30 fr., nourriture comprise.

Services

DE NICE A BASTIA (Cie Fraissinet), départ ... nourriture comprise.

DE NICE A CALVI OU L'ILE ROUSSE, alter... soir; arrivée Calvi ou Ile Rousse, di... prix Calvi ou Ile Rousse 30 francs; Ajac...

Principaux Chemins de fer en Corse

CALVI. . dép.	5h ●	1h 50 ○	BASTIA . dép.	6h 45 ○	12h 37 ○	3h 16 ○	Prix.	1re cl.	2e cl.	3e
CORTE. arr.	9h 47 ○	6h 38 ●	CORTE. arr.	9h 47 ○	3h 55 ○	6h 38 ●	CALVI-CORTE	11f,35	10f,45	6f
CORTE. dép.	10h 13 ○	5h 25 ●	CORTE. dép.	10h 13 ○	4h 10 ○	5h 25 ●	BASTIA-CORTE.	8f,30	6f,20	4f
AJACCIO. dép.	1h 58 ○	9h 32 ○	AJACCIO. arr.	1h 58 ○	8h 16 ●	9h 32 ○	CORTE-AJACCIO.	9f,40	7f,05	5f

SIGNES CONVENTIONNELS ADOPTÉS POUR LES ITINÉRAIRES EN NOIR ET EN ROUGE

Heures de jour		Trajet de nuit (chemin de fer).		Tête de ligne . .		Point terminus (carte en rouge)	
Heures de nuit	●	Trajet de nuit par mer	●●●●	Grande station de départ (carte en rouge). . . .		Train de luxe . .	
Tunnels et cols		Trajet de jour par mer . . .	○○○○	Grand point de concentration (carte en rouge)		Trajet par mer (carte en rouge)	+ + + + +
Trajet de jour (chemin de fer).							

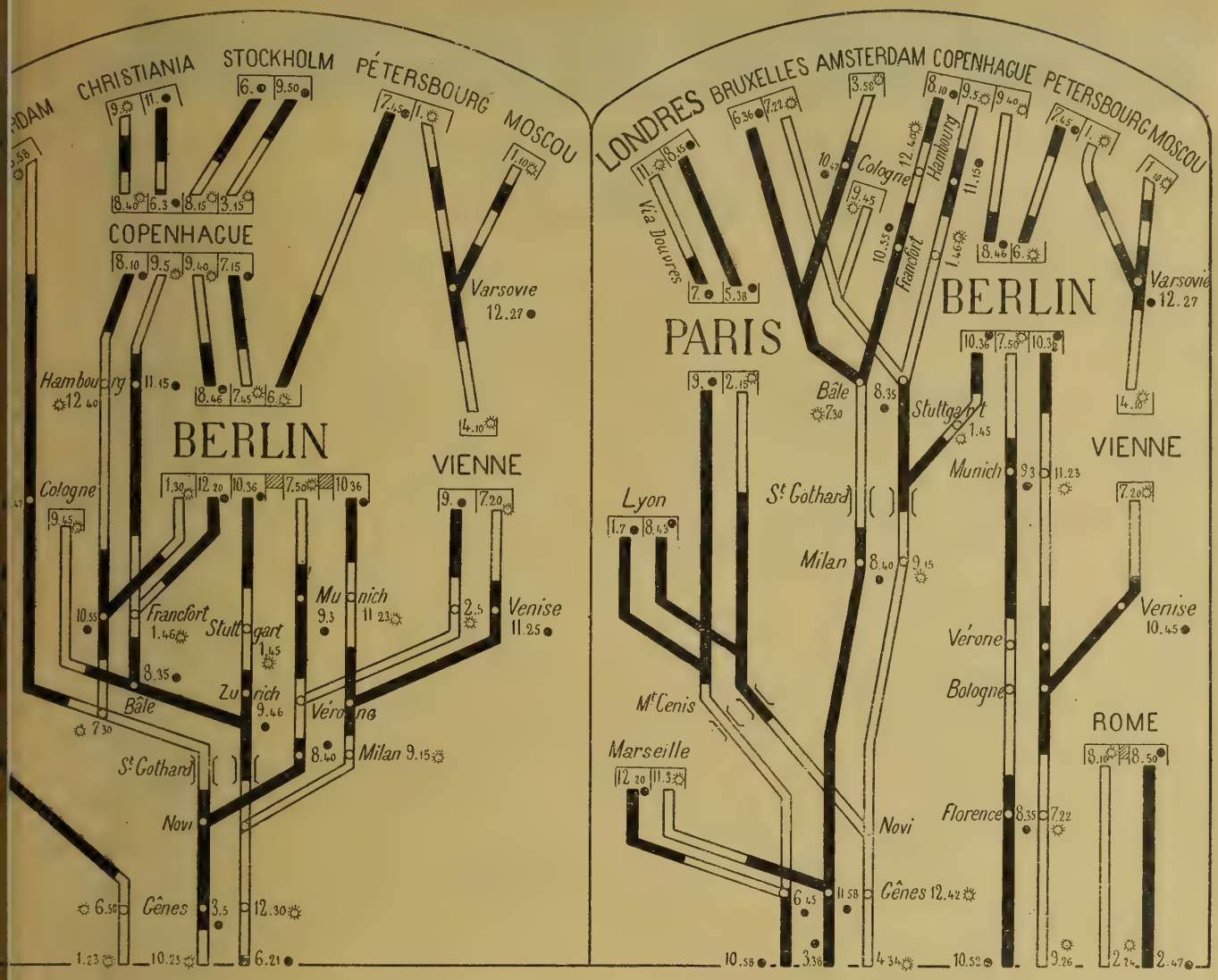
GUIDI
GRAN
LIVRET
CHEMI

Tableaux des Grandes Voies de C

DONNANT : *1° les Heures de Départ et d'Arrivée; 2° la Durée proportionnelle des Tr*

t des Grandes Villes d'Europe

CORSE



NICE PISE

versées

. . .	6 heures
. . .	9 —
. . .	11 h. 1/2
. . .	15 h. 1/2
. . .	18 heures
. . .	20 —

DE PISE A LIVOURNE

PISE, dép.	7h ○	8h 25 ○	9h 50 ○	11h 35 ○	6h 10 ●	11h 15 ●
LIVOURNE, arr. . . .	7h 34 ○	8h 50 ○	9h 26 ○	12h ○	6h 35 ●	11h 39 ●

Bateaux

oir, arrivée jeudi 4 h. 1/2 matin; prix 34 fr.,

JACCIO (Cie Fraissinet), départ samedi 6 h. matin; Ajaccio, dimanche 1 h. 1/2 soir; rriture comprise.

Services de Bateaux

DE LIVOURNE A BASTIA (Cie Florio Rubattino), départ jeudi 10 h. matin, arrivée 5 h. soir; prix 24 fr., nourriture comprise.

DE LIVOURNE A BASTIA (Cie Fraissinet), départs mercredi midi, samedi 10 h. soir, jeudi minuit; arrivées mercredi 6 h. soir, dimanche 4 h. matin, vendredi 6 h. matin.

DE GÊNES A BASTIA, par Livourne (Cie Florio Rubattino), départ mercredi 9 h. soir; arrivée jeudi 5 h. soir; prix 39 fr., nourriture comprise.

Diligences pour Sartène

AJACCIO-SARTÈNE : Tous les jours à 10 heures 15 du matin. . . . . Prix : 9 francs et 7 francs.

BONIFACIO-SARTÈNE : Tous les jours à 11 heures 30 du soir . . . . . Prix : 7 fr. 50 et 5 francs.

PROPRIANO-SARTÈNE : Tous les jours.

ANNE
CORSE
TINENTAL
CORSES

COMMENT LIRE NOS TABLEAUX

EXEMPLE : **De Saint-Pétersbourg à Bastia** : 1° *par Marseille : sur les 2 tableaux de gauche descendre le trait noir et blanc, par Berlin et Paris ou Berlin-Lyon, ou Vienne-Lyon jusqu'à Marseille; retenir l'heure d'arrivée, et chercher au-dessous, dans les services de bateaux, le premier départ correspondant;* 2° *par Nice : même méthode en consultant le 3e tableau;* 3° *par Livourne, même méthode en consultant le 4e tableau.*

munication Terrestres et Maritimes

Jour et de Nuit; 3° le Tracé synthétique des Artères de la Circulation sur le Globe.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Capitales et des Grandes Villes d'Europe

EN CORSE

		A AJACCIO PAR MARSEILLE 18 heures de mer.			A BASTIA PAR LIVOURNE 6 heures de mer.		
		PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— Dieppe, Paris, Lyon, Marseille	168	2 j. 1 h.	Économique	....	.....	.....
	— Calais, Paris, Lyon, Marseille	199	2 j.	.....	...	.....	.....
	— Dieppe, Paris, Mt-Cenis, Gênes, Livourne	....	.....	.....	201	1 j. 21 h.	.....
	— Calais, Paris, Mt-Cenis, Gênes, Livourne	....	.....	.....	233	1 j. 19 h.	*Rapide.*
DE PÉTERSBOURG PAR	— Berlin, Paris, Marseille	415	4 j. 16 h.	.....	...	.....	.....
	— Berlin, Francfort, Bâle, Belfort, Marseille	422	4 j. 16 h.	.....	....	.....	.....
	— Vienne, Zurich, Lyon, Marseille	460	4 j. 23 h.	.....	....	.....	Économique *Rapide.*
	— Vienne, Venise, Florence, Livourne	....	.....	.....	390	4 j. 6 h.	
DE BERLIN PAR	— Paris, Lyon, Marseille	246	2 j. 13 h.	.....	....	.....	.....
	— Francfort, Bâle, Belfort, Lyon, Marseille	221	2 j. 13 h.	.....	....	.....	Économique *Rapide.*
	— Munich, Vérone, Florence, Livourne	....	.....	.....	199	1 j. 21 h.	
DE VIENNE PAR	— Innsbruck, Zurich, Genève, Marseille	202	2 j. 18 h.	.....	....	.....	Économique *Rapide.*
	— Venise, Bologne, Florence, Livourne	....	.....	.....	133	1 j. 11 h.	
DE ROME PAR	— Pise, Livourne	....	.....	.....	68	21 h.	Économique *Rapide.*
DE BRUXELLES PAR	— Paris, Marseille	161	1 j. 21 h.	Économique	....	.....	.....
	— Paris, Mt-Cenis, Gênes, Livourne	....	.....	.....	192	1 j. 17 h.	*Rapide.*
	— Bâle, St-Gothard, Gênes, Livourne	....	.....	.....	177	1 j. 21 h.	.....
D'AMSTERDAM PAR	— Paris, Marseille	183	2 j. 3 h.	Économique	....	.....	.....
	— Paris, Mt-Cenis, Livourne	....	.....	.....	213	1 j. 23 h.	*Rapide.*
	— Cologne, Bâle, St-Gothard, Gênes, Livourne	....	.....	.....	195	2 j. 1 h.	.....
DE BALE PAR	— Belfort, Lyon, Marseille	122	1 j. 20 h.	.....	....	.....	Économique *Rapide.*
	— St-Gothard, Gênes, Livourne	....	.....	.....	113	1 j. 8 h.	
DE GENÈVE PAR	— Lyon, Marseille	88	1 j. 17 h.	Économique	....	.....	.....
	— Mt-Cenis, Gênes, Livourne	....	.....	.....	103	1 j. 3 h.	*Rapide.*
DE MADRID PAR	— Barcelone, Marseille	174	2 j. 15 h.	Économique *Rapide.*	....	.....	.....
	— Barcelone, Marseille, Gênes, Livourne	....	.....		239	3 j. 23 h.	.....
DE LISBONNE PAR	— Madrid, Barcelone, Marseille	251	3 j. 15 h.	Économique *Rapide.*	....	.....	.....
	— Madrid, Marseille, Gênes, Livourne	....	.....		316	4 j. 22 h.	.....
DE CONSTANTINOPLE PAR	— Vienne, Venise, Florence, Livourne	....	.....	.....	331	4 j.	*Rapide.*
	— mer à Marseille	230	6 j.	Économique	....	.....	.....
D'ATHÈNES PAR	— Patras, Brindisi, Rome, Livourne	....	.....	.....	326	4 j.	*Rapide.*
	— mer à Marseille	220	4 j. 1/2	Économique	....	.....	.....
DE COPENHAGUE PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	48	12 h.	.....	48	12 h.	.....
DE STOCKHOLM PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	123	24 h.	.....	123	24 h.	.....
DE CHRISTIANIA PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	117	24 h.	.....	117	24 h.	.....

Avis important. — Pour les distances kilométriques et pour les prix de 2e classe en chemin de fer jusqu'aux ports d'embarquement, voir les tableaux nos 3 et 4 précédemment publiés.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Grandes Villes de France

EN ALGÉRIE ET TUNISIE

Voies principales		A ALGER — PRIX 1re cl.	A ALGER — DURÉE	A ALGER — VOIE	A TUNIS — PRIX 1re cl.	A TUNIS — DURÉE	A TUNIS — VOIE
DE PARIS PAR	— Dijon, Lyon, Marseille (billets directs)	197	1 j. 20 h.	*Rapide.* Économique	222	2 j. 7 h.	*Rapide.* Économique
DE LYON PAR	— Marseille	140	1 j. 12 h.	*Rapide.* Économique	165	1 j. 23 h.	*Rapide.* Économique
DE MARSEILLE PAR	— par mer	100	1 j. 2 h.	*Rapide.* Économique	125	1 j. 12 h.	*Rapide.* Économique
DE BORDEAUX PAR	— Toulouse, Cette, Marseille	176	1 j. 17 h.	*Rapide.*	201	2 j. 9 h.	*Rapide.* Économique
	— Toulouse, Cette, Port-Vendres	156	2 j. 5 h.	Économique	.....	.....	.....
DE LILLE PAR	— Paris, Lyon, Marseille	225	2 j. 4 h.	*Rapide.* Économique	250	2 j. 15 h.	*Rapide.* Économique
DE TOULOUSE PAR	— Marseille	147	1 j. 13 h.	*Rapide.*	172	2 j. 5 h.	*Rapide.* Économique
	— Port-Vendres	127	2 j. 1 h.	Économique	.....	.....	.....
DE NANTES PAR	— Bordeaux, Toulouse, Marseille	214	2 j. 4 h.	*Rapide.*	239	2 j. 20 h.	*Rapide.* Économique
	— Bordeaux, Toulouse, Port-Vendres	194	2 j. 16 h.	Économique	.....	.....	.....
DE NANCY PAR	— Dijon, Lyon, Marseille	203	2 j. 8 h.	Économique	228	2 j. 15 h.	*Rapide.* Économique
	— Paris, Lyon, Marseille	237	2 j. 5 h.	*Rapide.*	.....	.....	.....
DU HAVRE PAR	— Paris, Lyon, Marseille	223	2 j. 4 h.	*Rapide.* Économique	248	2 j. 15 h.	*Rapide.* Économique
DE ROUEN PAR	— Paris, Lyon, Marseille	212	2 j. 2 h.	*Rapide.* Économique	237	2 j. 13 h.	*Rapide.* Économique

Voies accessoires		A ORAN PAR L'ESPAGNE (CARTHAGÈNE) 10 heures de mer. — PRIX 1re CL.	A ORAN — DURÉE APPROXIMATIVE	A TUNIS PAR LA SICILE (MARSALA) (16 heures de mer) — PRIX 1re CL.	A TUNIS — DURÉE APPROXIMATIVE
DE PARIS PAR	— Bordeaux, Madrid, Carthagène	265	3 j. 2 h.	.....	.....
	— Lyon, ou Clermont, ou Toulouse, Barcelone, Valence, Carthagène	274	3 j. 15 h.	.....	.....
	— Mt-Cenis, Rome, Naples, Messine, Palerme, Marsala	.....	.....	394	4 j. 6 h.
DE LYON PAR	— Barcelone, Valence, Carthagène	219	3 j. 7 h.	.....	.....
	— Mt-Cenis, Rome, Naples, Messine, Palerme, Marsala	.....	.....	342	4 j. 1 h.
DE MARSEILLE PAR	— Barcelone, Valence, Carthagène	209	3 j. 5 h.	.....	.....
	— Gênes, Rome, Naples, Messine, Palerme, Marsala	.....	.....	340	4 j. 16 h.
DE BORDEAUX PAR	— Madrid, Carthagène	199	2 j. 17 h.	.....	.....
	— Toulon, Marseille, Gênes, Rome, Naples, Messine, Palerme, Marsala	.....	.....	410	5 j. 8 h.

BILLETS CIRCULAIRES

(Voir livret de la Cie générale transatlantique.)

Principaux itinéraires :

1° A un port quelconque d'Algérie — et retour — de Londres (via Calais), 391 fr. en 1re cl. et 295 fr. en 2e cl.
— (via Dieppe), 352 fr. 75 en 1re cl. et 262 fr. 75 en 2e cl.
de Bruxelles (via Paris), 333 fr. en 1re cl. et 248 fr. 75 en 2e cl.
de Paris (via Marseille), 280 fr. en 1re cl. et 210 fr. en 2e cl.

2° A Tunis — et retour — de Paris (via Marseille), 330 fr. en 1re cl. et 250 fr. en 2e cl.

3° Paris, Bordeaux, Madrid, Carthagène, Oran, Alger, Marseille, Paris, 315 fr. en 1re cl. et 235 fr. en 2e cl.

4° Paris, Barcelone, Carthagène, Oran, Alger, Marseille, Paris, 305 fr. en 1re cl. et 225 fr. en 2e cl.

(Validité : 90 jours).

Avis important. — Les chiffres de prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.

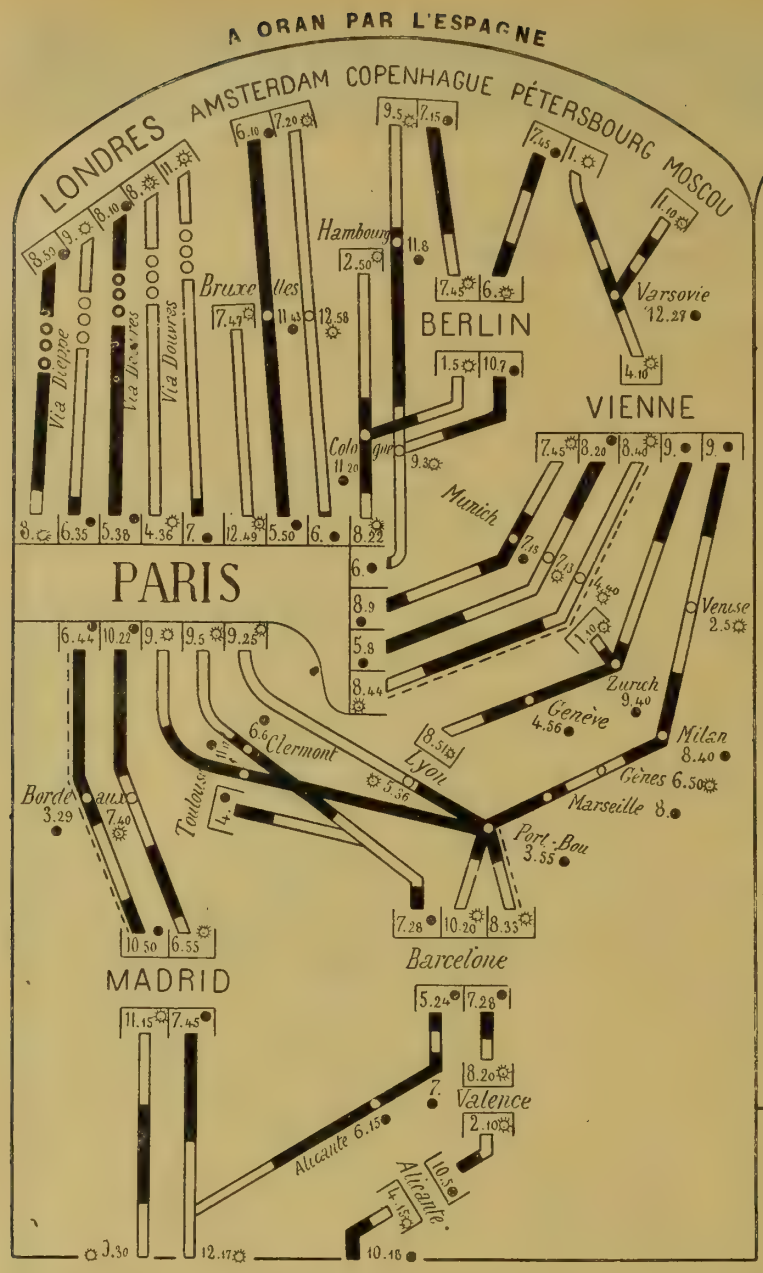
NOTA. — *Ces tableaux de prix, distances et durées de trajet, ainsi que le tableau central des heures des grands services européens (voies ferrées et steamers), groupent ici pour la première fois des indications qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher, données en marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables (de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.), dans les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

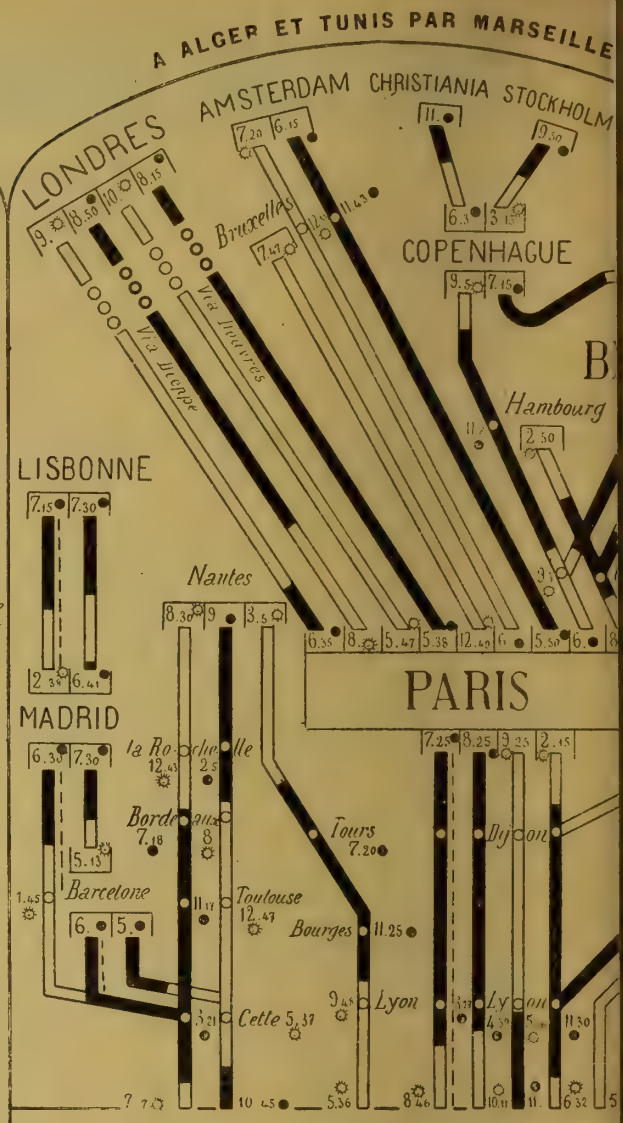
En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant aussi à ses lecteurs des renseignements très peu connus sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournira les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément *même, les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils avaient peine à choisir.*

*Leur choix fait, pour plus de détails, il les renvoie à l'*Indicateur *et au* Livret *Chaix de janvier-février* 1895.

Tableau N° 8. — Des Capitale

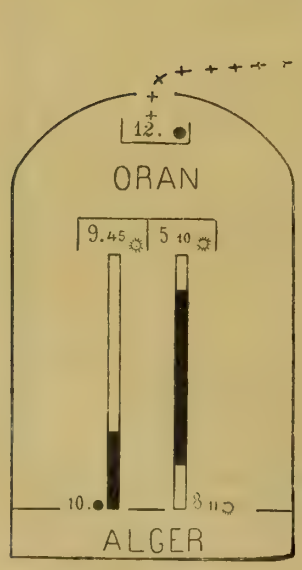
VERS L'ALGÉRI





MARSEILLE

CARTHAGÈNE



POUR ORAN
par
L'ESPAGNE

CARTHAGÈNE-ORAN (Cie Transatlantique, départ par quinzaine les samedis à 2 h. soir; arrivée samedis minuit; prix 40 fr. et 25 fr., nourriture comprise.

SERVICES

Pour

MARSEILLE-ALGER *direct* (Cie Transatlantique), départs lundi, me credi, samedi midi 30, et jeudi facultatif 5 h. 30 soir; traversé 24 à 28 heures; prix 100 fr. et 70 fr., nourriture comprise.

MARSEILLE-ALGER (Transports Maritimes), départs lundi, me credi, samedi 5 h. soir; prix 50 fr. et 40 fr., nourriture compris

MARSEILLE-ALGER (Cie Touache), lundi, mercredi, samedi 5 h. soi prix 50 fr. et 40 fr., nourriture comprise.

Pour Oran

PORT-VENDRES-ORAN (Cie Transatlantique), départ jeudi 6 h. 30 soir; arrivée samedi 9 h. 30 matin; prix 100 fr. et 70 fr., nourriture comprise.
Une semaine sur deux, escale à Carthagène, arrivée à Oran samedi minuit.

MARSEILLE-ORAN *direct* (Cie Transatlantique), départ par quinzaine mardi 4 h. soir; arrivée jeudi 4 h. soir; départ tous les samedis 4 h. soir; arrivée lundi 6 h. matin; prix 100 fr. et 70 fr., nourriture comprise.

MARSEILLE-ORAN (Cie Transports maritimes), départs mercredi et vendredi 5 h. soir; prix 50 fr. et 40 fr., nourriture comprise.

MARSEILLE-ORAN (Cie Touache), départ samedi 5 h. soir; prix 60 fr. et 45 fr., nourriture comprise.

Pour Bougie

MARSEILLE-BOUGIE (Cie Transatlantique), départ lundi 4 h. soir, par Ajaccio, Bône et Philippeville; arrivée vendredi 11 h. matin; prix 100 fr. et 70 fr., nourriture comprise.

MARSEILLE-BOUGIE (Cie Transports Maritimes), départ dimanche midi; prix 50 fr. et 40 fr., nourriture comprise.

MARSEILLE-BOUGIE (Cie Touache) via Alger, départ lundi 5 h. soir; prix 50 fr. et 40 fr., nourriture comprise.

Pou

MARSEILLE-TUNIS (Cie Transatlan 4 h. soir; arrivée mercredi 4 h. matin; prix 125 fr. et 95 fr

MARSEILLE-TUNIS (Cie Touache), nourriture comprise.

GÊNES-TUNIS, par Livourne et 9 h. soir; arrivée mardi midi.

GÊNES-TUNIS par Naples et Pal 9 h. soir; arrivée vendredi 3 h.

NAPLES TUNIS par Cagliari (Cie arrivée mardi midi.

NAPLES-TUNIS par Palerme, dép matin; prix 98 fr., sans nourrit

GUIDES

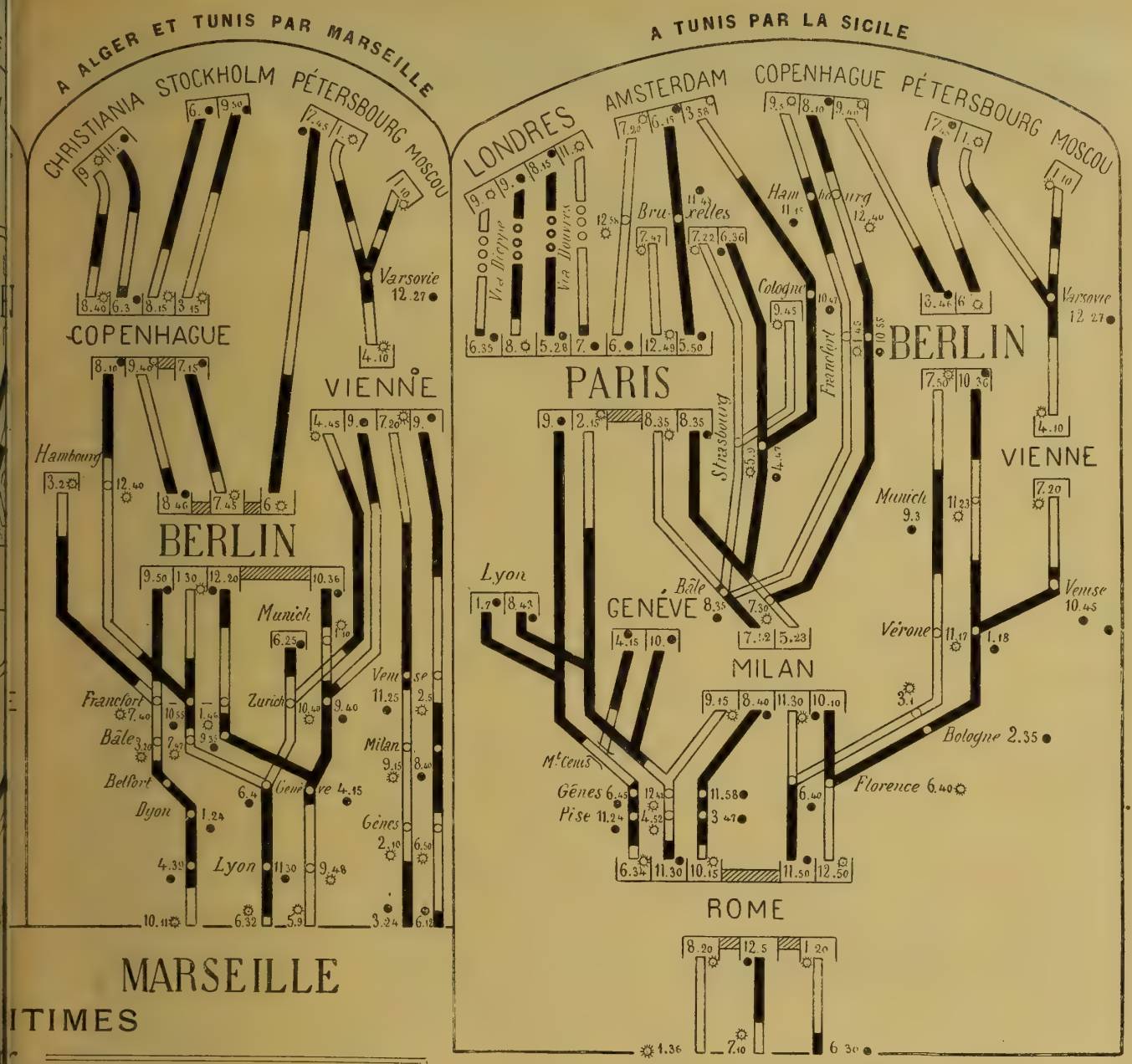
GRANDS GUIDES

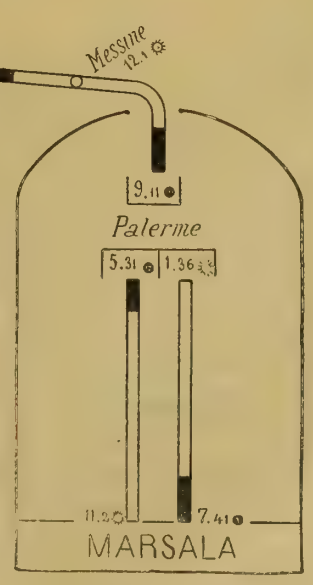
SIGNES CONVENTIONNELS ADOPTÉS POUR LES ITINÉRAIRES EN NOIR ET EN ROUGE

Heures de jour		Trajet de nuit (chemin de fer)		Tête de ligne		Point terminus (carte en rouge)	
Heures de nuit		Trajet de nuit par mer		Grande station de départ (carte en rouge)		Train de luxe	
Tunnels et cols		Trajet de jour par mer		Grand point de concentration (carte en rouge)		Trajet par mer (carte en rouge)	
Trajet de jour (chemin de fer)							

des Grandes Villes d'Europe

ET LA TUNISIE





ITIMES

DRES-ALGER *direct* (Cie Transatlantique), départ mardi soir; arrivée mercredi minuit; prix 100 fr. et 70 fr. nourriture comprise.

-ALGER (Cie Moss), départ tous les 15 jours (samedi ou di-); traversée en 7 ou 8 jours; prix 250 fr., nourriture comprise.

-ALGER (Cie Papayanni), départ tous les 15 jours; tra-en 7 jours; prix 250 fr., nourriture comprise.

is

lundi, mercredi et vendredi

5 h. soir; prix 60 fr. et 45 fr..

Rubattino), départ vendredi

s 15 jours), départ samedi 50 fr.. nourriture comprise.

départ dimanche 11 h. matin;

soir; arrivée vendredi 5 h.

ANNE

ET TUNISIE

Pour Philippeville

MARSEILLE-PHILIPPEVILLE (Cie Transatlantique), départ lundi 4 h. soir, par Ajaccio et Bône; arrivée jeudi 3 h. soir. — Départ mercredi 4 h. soir *direct*; arrivée vendredi 11 h. matin. — Départ vendredi 4 h. soir *direct*; arrivée dimanche 1 h. matin; prix, *direct*, 100 fr. et 70 fr. nourriture comprise.

MARSEILLE-PHILIPPEVILLE (Cie Transports maritimes). Départs mercredi et dimanche 5 h. soir; prix 50 fr. et 40 fr., nourriture comprise.

MARSEILLE-PHILIPPEVILLE (Cie Touache) *direct*, départs mercredi 5 h. soir; via Cette-Bône, samedi 7 h. soir; prix 50 fr. et 40 fr., nourriture comprise.

Pour Bône

MARSEILLE-BÔNE (Cie Transatlantique), départ samedi 4 h. soir *direct*; arrivée lundi 3 h. matin. — Départ lundi 4 h. soir, par Ajaccio; arrivée mercredi 7 h. soir. — Départ mercredi 4 h. soir, par Philippeville; arrivée samedi 5 h. matin; prix 100 fr. et 70 fr., nourriture comprise.

MARSEILLE-BONE (Cie Transports Maritimes), départs mercredi et dimanche 5 h. soir; prix 50 fr. et 40 fr., nourriture comprise.

MARSEILLE-BONE (Cie Touache), via Cette, départ samedi 5 h. soir; prix 50 fr. et 40 fr., nourriture comprise.

COMMENT LIRE NOS TABLEAUX

Exemple : **De Saint-Pétersbourg à Alger** : *par Marseille : sur les 2 tableaux du centre, descendre trait noir et blanc par Berlin et Paris ou Berlin-Lyon, ou Vienne-Lyon jusqu'à Marseille; retenir heure d'arrivée, et chercher au dessus dans les services de bateaux, le premier départ correspondant; par l'Espagne et Oran : même méthode en consultant le tableau de gauche.* **De Saint-Pétersbourg Tunis**, *par la Sicile, consulter le tableau de droite.*

POUR TUNIS par LA SICILE

MARSALA-TUNIS par Pantellaria (Cie Rubattino), départ jeudi 9 h. matin; arrivée vendredi 3 h. matin; prix 49 fr., nourriture comprise.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Capitales et des Grandes Villes d'Europe

EN ALGÉRIE ET TUNISIE

		A ALGER			A TUNIS		
		PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— Paris, Marseille (billet direct)	273	2 j. 6 h.	*Rapide.* Économique	298	2 j. 17 h.	*Rapide.* Économique
DE PÉTERSBOURG PAR	— Berlin, Paris, Marseille	515	4 j. 21 h.	*Rapide.*	540	5 j. 8 h.	*Rapide.*
	— Berlin, Francfort, Bâle, Marseille	492	4 j. 21 h.	Économique	517	5 j. 8 h.	Économique
	— Berlin, Munich, Vérone, Rome, Naples				550	5 j. 16 h.	
DE BERLIN PAR	— Paris, Lyon, Marseille	310	2 j. 19 h.	*Rapide.*	341	3 j. 6 h.	*Rapide.*
	— Francfort, Bâle, Lyon, Marseille	291	2 j. 19 h.	Économique	316	3 j. 6 h.	Économique
	— Munich, Vérone, Rome, Naples				349	4 j. 4 h.	
DE VIENNE PAR	— Innsbruck, Zurich, Lyon, Marseille	272	3 j. 18 h.				
	— Venise, Milan, Gênes, Marseille	269	3 j. 7 h.	*Rapide.* Économique	294	3 j. 21 h.	*Rapide.*
	— Venise, Bologne, Rome, Naples				283	4 j. 4 h.	Économique
DE ROME PAR	— Naples				150	2 j. 12 h.	*Rapide.* Économique
	— Naples, Tunis	250	4 j. 14 h.	*Rapide.* Économique			
DE BRUXELLES PAR	— Paris, Marseille	231	2 j. 4 h.	*Rapide.* Économique	256	2 j. 15 h.	*Rapide.* Économique
	— Bâle, Milan, Rome, Naples				337	4 j. 4 h.	
D'AMSTERDAM PAR	— Bruxelles, Paris, Marseille	253	2 j. 9 h.	*Rapide.* Économique	278	2 j. 20 h.	*Rapide.* Économique
	— Cologne, Bâle, Milan, Rome, Naples				355	4 j. 20 h.	
DE BALE PAR	— Lyon, Marseille	192	2 j.	*Rapide.* Économique	217	2 j. 13 h.	*Rapide.* Économique
	— Milan. Rome, Naples				273	3 j. 16 h.	
DE GENÈVE PAR	— Lyon, Marseille	158	1 j. 20 h.	*Rapide.* Économique	183	2 j. 10 h.	*Rapide.* Économique
	— Mt-Cenis, Gênes, Rome, Naples				257	3 j. 14 h.	
DE MADRID PAR	— Barcelone, Marseille	244	2 j. 20 h.		269	3 j. 10 h.	*Rapide.* Économique
	— Carthagène, Oran	148	2 j. 2 h.	*Rapide.* Économique			
DE LISBONNE PAR	— Madrid, Barcelone, Marseille	321	3 j. 29 h.		346	4 j. 10 h.	*Rapide.* Économique
	— Madrid, Carthagène, Oran	224	3 j. 2 h.	*Rapide.* Économique			
DE COPENHAGUE PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	48	12 h.		48	12 h.	
DE STOCKHOLM PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	123	24 h.		123	24 h.	
DE CHRISTIANIA PAR	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	117	24 h.		117	24 h.	

Voies accessoires

		A ORAN PAR L'ESPAGNE (CARTHAGÈNE) 10 heures de mer.		A TUNIS PAR LA SICILE (MARSALA) 16 heures de mer.	
		PRIX 1re CL.	DURÉE APPROXIMATIVE	PRIX 1re CL.	DURÉE APPROXIMATIVE
DE LONDRES PAR	— Paris, Bordeaux, Madrid, Carthagène	340	3 j. 12 h.		
	— Paris, Barcelone, Carthagène	349	4 j.		
	— Paris, Rome, Naples, Messine, Palerme, Marsala			409	4 j. 16 h.
DE BERLIN PAR	— Paris, Bordeaux, Madrid, Carthagène	383	4 j. 2 h.		
	— Paris, Barcelone, Carthagène	392	4 j. 15 h.		
	— Munich, Vérone, Rome, Naples			429	4 j. 11 h.
DE VIENNE PAR	— Venise, Rome, Naples, Messine, Marsala			363	4 j. 2 h.
DE ROME PAR	— Naples, Messine, Palerme, Marsala			230	2 j. 21 h.
DE BRUXELLES PAR	— Paris, Bordeaux, Madrid, Carthagène	299	3 j. 10 h.		
	— Paris, Barcelone, Carthagène	308	4 j.		
	— Bâle, Milan, Rome, Naples, Messine, Marsala			417	4 j. 12 h.
D'AMSTERDAM PAR	— Paris, Bordeaux, Madrid, Carthagène	320	3 j. 17 h.		
	— Paris, Barcelone, Carthagène	329	4 j. 6 h.		
	— Cologne, Bâle, Milan, Rome, Naples, Messine, Marsala			435	4 j. 15 h.

Avis important. — Pour les distances kilométriques et pour les prix de 2e classe en chemin de fer jusqu'aux ports d'embarquement, voir les tableaux nos 5 et 6 précédemment publiés.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Grandes Villes de France

EN AUVERGNE ET A VICHY

A VICHY

	HEURES DE DÉPART.		KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— 7 h. 55 ●	Melun, Nevers, Moulins, St-Germain-des-Fossés	365	41	8 h. 1/2	Rapide. Économique
DE LYON PAR	— 3 h. 49 ○	St-Étienne, St-Germain-des-Fossés	162	18	5 h.	Rapide. Économique
DE MARSEILLE PAR	— 9 h. ○	Lyon, St-Etienne, St-Germain-des-Fossés	513	57	12 h.	Rapide.
	— 8 h. 30 ●	Nîmes, Clermont-Ferrand, St-Germain-des-Fossés	507	56	14 h. 3/4	Économique
DE BORDEAUX PAR	— 11 h. 20 ●	Périgueux, Limoges, Montluçon, St-Germain-des-Fossés	481	54	12 h.	Rapide. Économique
DE LILLE PAR	— 1 h. 23 ○	Paris, Nevers, Moulins, St-Germain-des-Fossés	615	69	15 h.	Rapide. Économique
DE TOULOUSE PAR	— 7 h. 5 ●	Limoges, Montluçon, St-Germain-des-Fossés	596	63	16 h. 1/4	Rapide.
	— 12 h. ●	Figeac, Aurillac, Arvant, Clermont, St-Germain-des-Fossés	356	36	21 h.	Économique
DE NANTES PAR	— 3 h. 5 ○	Angers, Tours, Bourges, Moulins, St-Germain-des-Fossés	488	51	13 h. 1/4	Rapide. Économique
DE NANCY PAR	— 12 h. 22 ○	Paris, Nevers, St-Germain-des-Fossés	718	81	16 h.	Rapide.
	— 5 h. 34 ●	Dijon, Moulins, St-Germain-des-Fossés	553	62	22 h. 3/4	Économique
DU HAVRE PAR	— 12 h. 23 ○	Paris, Nevers, Moulins, St-Germain-des-Fossés	593	67	16 h.	Rapide. Économique
DE ROUEN PAR	— 2 h. 10 ○	Paris, Nevers, Moulins, St-Germain-des-Fossés	505	56	14 h. 1/4	Rapide. Économique

A CLERMONT-FERRAND (Royat)

DE PARIS PAR	— 7 h. 55 ●	Melun, Nevers, Moulins	420	47	8 h. 3/4	Rapide. Économique
DE LYON PAR	— 3 h. 49 ○	St-Étienne, St-Germain-des-Fossés	217	24	6 h. 1/2	Rapide.
	— 9 h. 44 ○	Montbrison, Thiers	195	22	7 h. 1/4	Économique
DE MARSEILLE PAR	— 9 h. ○	Lyon, St-Etienne, St-Germain-des-Fossés	568	63	12 h. 1/2	Rapide.
	— 8 h. 30 ●	Nîmes, Arvant	432	48	12 h. 1/2	Économique
DE BORDEAUX PAR	— 11 h. 20 ●	Périgueux, Limoges, Montluçon, Gannat	488	55	13 h. 1/2	Rapide. Économique
	— 11 h. 20 ●	Périgueux, Brives, Tulles, Eygurande	377	42	11 h. 3/4	
DE LILLE PAR	— 1 h. 23 ○	Paris, Melun, Nevers, Moulins	670	75	15 h. 1/4	Rapide. Économique
DE TOULOUSE PAR	— 6 h. 55 ○	Figeac, Aurillac, Arvant	281	28	12 h. 1/2	Rapide. Économique
DE NANTES PAR	— 3 h. 5 ○	Angers, Tours, Bourges, Moulins	543	57	13 h. 1/2	Rapide. Économique
DE NANCY PAR	— 12 h. 22 ○	Paris, Nevers, St-Germain-des-Fossés	773	87	16 h. 1/4	Rapide.
	— 5 h. 34 ●	Dijon, Moulins, St-Germain-des-Fossés	608	68	23 h.	Économique
DU HAVRE PAR	— 12 h. 23 ○	Paris, Nevers, Moulins	648	73	16 h. 1/4	Rapide. Économique
DE ROUEN PAR	— 2 h. 10 ○	Paris, Nevers, Moulins	560	62	14 h. 1/2	Rapide. Économique

A LAQUEUILLE (La Bourboule, Le Mont-Dore)

DE PARIS PAR	— 7 h. 40 ●	Orléans, Vierzon, Montluçon, Eygurande	441	49	12 h.	Rapide. Économique
DE LYON PAR	— 9 h. 44 ○	Montbrison, Thiers, Clermont	259	29	10 h. 3/4	Rapide. Économique
	— 7 h. 59 ●	St-Étienne, St-Germain-des-Fossés, Clermont	281	31	11 h. 3/4	
DE MARSEILLE PAR	— 8 h. 30 ●	Nîmes, Arvant, Clermont	496	55	17 h. 1/4	Rapide. Économique
	— 11 h. 20 ●	Lyon, Clermont	632	70	21 h.	
DE BORDEAUX PAR	— 11 h. 20 ●	Périgueux, Brives, Tulle, Eygurande	313	35	11 h. 1/4	Rapide. Économique
DE LILLE PAR	— 1 h. 23 ○	Paris, Orléans, Vierzon, Montluçon, Eygurande	691	77	18 h. 1/4	Rapide. Économique
DE TOULOUSE PAR	— 12 h. ●	Brives, Tulle, Eygurande	363	37	10 h. 1/2	Rapide. Économique
DE NANTES PAR	— 3 h. 5 ○	Angers, Tours, Vierzon, Montluçon, Eygurande	547	58	16 h. 1/2	Rapide. Économique
DE NANCY PAR	— 12 h. 22 ○	Paris, Orléans, Montluçon, Eygurande	794	89	19 h. 1/2	Rapide.
	— 12 h. 15 ○	Dijon, Moulins, Montluçon, Eygurande	696	77	31 h.	
	— 5 h. 34 ●	Dijon, Moulins, Clermont	672	75	26 h.	Économique
DU HAVRE PAR	— 12 h. 23 ○	Paris, Orléans, Vierzon, Montluçon	669	75	19 h. 1/4	Rapide. Économique
DE ROUEN PAR	— 2 h. 10 ○	Paris, Orléans, Vierzon, Montluçon	581	64	17 h. 1/2	Rapide. Économique

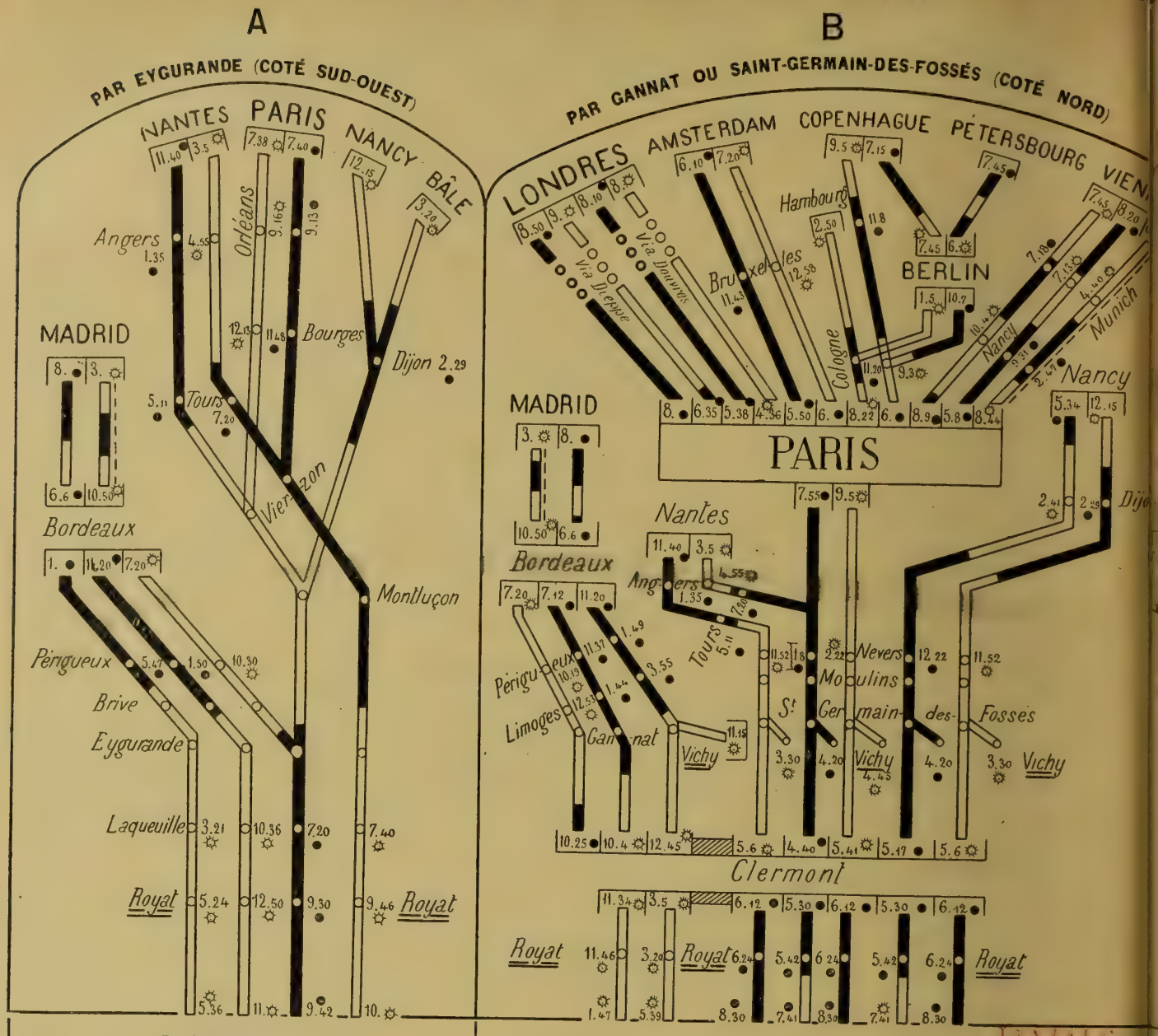
NOTA. — *Ces tableaux de prix, distances et durées de trajet, ainsi que le tableau central des heures des grands services européens (voies ferrées et steamers), groupent ici pour la première fois des indications qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher, données en marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables (de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.), dans les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant aussi à ses lecteurs des renseignements très peu connus sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournira les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément *même, les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils avaient peine à choisir.*

*Leur choix fait, pour plus de détails, il les renvoie à l'*Indicateur *et au* Livret *Chaix de janvier-février* 1895.

Tableau N° 9. — Des Capitale

VERS L'AUVERGNE ET L



Billets d'Excursion en Auvergne et dans le Limousin

DURÉE : 30 Jours. — Délivrance du 1er Juin au 30 Septembre

ITINÉRAIRE **A.** — 1° Parcours circulaire : **Vierzon, Bourges, Montluçon, Chamblet-Néris** (Bains de Néris), **Évaux** (Bains d'Evaux), **Eygurande, Laqueuille** (Bains du Mont-Dore et de la Bourboule), **Royat** (Bains de Royat), **Clermont-Ferrand, Largnac, Ussel, Limoges** (par **Tulle, Brive** et **Saint-Yrieix**, ou par **Eymoutiers**), **Vierzon**; 2° Parcours aller et retour, entre le point de départ et le point de contact avec le circuit ci-dessus. Le point de contact avec le circuit est **Vierzon** pour les points de départ **Paris** et **Nantes**; **Brive**, pour les points de départ **Bordeaux** et **Toulouse**.

ITINÉRAIRE **B.** — 1° Parcours aller et retour du point de départ à **Vierzon**; 2° Parcours circulaire **Vierzon, Bourges, Montluçon, Chamblet-Néris** (Bains de Néris), **Évaux** (Bains d'Évaux), **Eygurande, Laqueuille** (Bains de la Bourboule et du Mont-Dore), **Royat** (Bains de Royat), **Clermont-Ferrand, Largnac, Vic-sur-Cère, Arvant, Figeac, Rodez, Decazeville, Rocamadour, Brive, Limoges** (par **Saint-Yrieix**, ou par **Uzerche**), **Vierzon**.

ITINÉRAIRE **C.** — 1° Parcours circulaire : **Limoges-Bénédictins, Meymac, Eygurande, Laqueuille** (Bains de la Bourboule et du Mont-Dore), **Royat** (Bains de Royat), **Clermont-Ferrand, Largnac, Vic-sur-Cère, Arvant, Figeac, Rodez, Decazeville, Rocamadour, Brive, Limoges** (par **Saint-Yrieix** ou par **Uzerche**); 2° Parcours aller et retour, entre le point de départ et le point de contact avec le circuit ci-dessus. Le point de contact avec le circuit ci-dessus est **Brive**, pour le point de départ **Bordeaux**; **Capdenac** pour **Toulouse**.

PRIX DES BILLETS :

Gares de Départ	Itinéraire A 1re cl.	Itinéraire A 2e cl.	Itinéraire B 1re cl.	Itinéraire B 2e cl.	Itinéraire C 1re cl.	Itinéraire C 2e cl.
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
PARIS	93 »	73 »	120 »	90 »	» »	» »
NANTES	113 »	87 »	138 »	104 »	» »	» »
BORDEAUX	93 »	73 »	» »	» »	» »	» »
TOULOUSE	103 »	77 »	» »	» »	91 »	68 »

La durée de validité de ces Billets (**30 jours**) peut être prolongée d'une, deux ou trois périodes successives de 10 jours, moyennant le paiement, pour chaque période, d'un supplément égal à 10 % du prix du Billet.

CON
GUIDE
GRAND
AUVERGN
GUIDES
LE MO
Eaux Minér
Monograp

SIGNES CONVENTIONNELS ADOPTÉS POUR LES ITINÉRAIRES EN NOIR ET EN ROUGE

Heures de jour	☼	Trajet de nuit (chemin de fer)	▬	Tête de ligne	
Heures de nuit	•	Trajet de nuit par mer	••••	Grande station de départ (carte en rouge)	
Tunnels et cols		Trajet de jour par mer	○○○○	Grand point de concentration (carte en rouge)	
Trajet de jour (chemin de fer)					

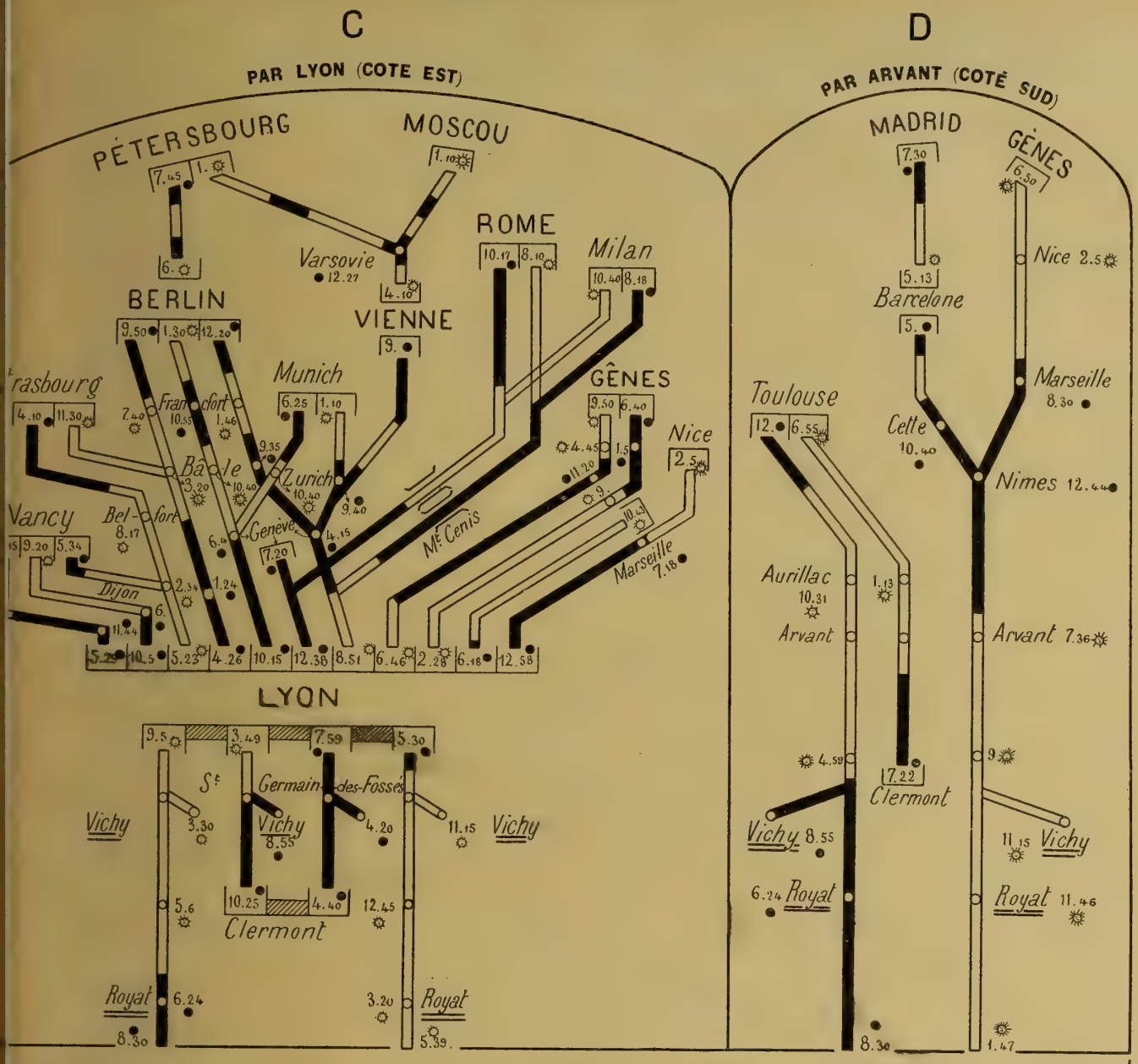
Point terminus (carte en rouge)			
Train de luxe			
Trajet par mer (carte en rouge)			++++

Tableaux des Grandes Voies de Com

DONNANT : *1° les Heures de Départ et d'Arrivée; 2° la Durée proportionnelle des Traje*

des Grandes Villes d'Europe

STATIONS THERMALES



URBOULE et LE MONT-DORE

Billets d'Aller et Retour

Billets Individuels à Prix réduits

Pour LAQUEUILLE (LE MONT-DORE, LA BOURBOULE) et pour ROYAT

Des billets d'aller et retour, avec réduction de **25** % en 1re classe et de **20** % en 2e et 3e classes sur le double du prix des billets **simples d'après** l'itinéraire effectivement suivi, sont délivrés du 1er juin au 30 septembre, à toutes les gares et stations du réseau d'Orléans pour **LAQUEUILLE et ROYAT**.

DURÉE DE VALIDITÉ : 10 JOURS

non compris les jours de départ et d'arrivée

avec faculté de prolongation de 5 j., moyennant un suppl. de 10 %

La période de validité des billets peut être prolongée d'une période de **5 jours**, moyennant paiement d'un supplément de **10** % du prix du billet.

Billets de Famille

Pour LAQUEUILLE (LA BOURBOULE, LE MONT-DORE), ROYAT, CLERMONT et VICHY

Délivrés du **15 Mai au 15 Sept.**, sous condition d'effectuer un parcours minimum de 300 kil. (aller et retour).

L'itinéraire peut n'être pas le même à l'Aller et au Retour.

Les Billets ne peuvent servir qu'aux personnes d'une même famille, savoir : père, mère, enfant, grand-père, grand'mère, beau-père, belle-mère, gendre et belle-fille, frère, sœur, beau-frère, belle-sœur, oncle, tante, neveu et nièce, ainsi qu'aux serviteurs attachés à la famille.

Les titulaires sont tenus de voyager ensemble.

Validité, à compter du jour de départ **non compris, 30 jours.**

La durée de validité des Billets peut être prolongée une ou plusieurs fois d'une période de quinze jours. Chaque période donne lieu à un supplément de **10** % du prix total du Billet.

RÉDUCTION DE 50 %

Savoir : 1° D'une gare du réseau d'Orléans à **Laqueuille et Royat**, par chaque membre en plus du **deuxième** ; 2° D'une gare des réseaux P.L.M., Orléans ou Etat aux points ci-dessus, par chaque membre de la famille en plus du **troisième**.

COMMENT LIRE NOS TABLEAUX

...mencer par déterminer le côté d'arrivée en Auvergne. — EXEMPLE : **Madrid** *peut arriver par le côté sud-ouest (Tableau A) ...t par le côté sud (Tableau D).* — **Berlin** *peut arriver par le côté nord (Tableau B) ou par le côté est (Tableau C). — Puis, sur ...tableau choisi, descendre le trait noir et blanc, depuis le point de départ, jusqu'aux mots Vichy, Clermont, etc., en regard ...squels on lira l'heure d'arrivée.*

...unication Terrestres et Maritimes

...our et de Nuit; 3° le Tracé synthétique des Artères de la Circulation sur le Globe

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Capitales et des Grandes Villes d'Europe

EN AUVERGNE ET A VICHY

	Heures de départ.		A Clermont-Ferrand Kil.	Prix 1re cl.	Durée	Voie
DE LONDRES PAR	— 11 h. ○	Douvres, Calais, Paris, Nevers	840	122	17 h. 1/2	*Rapide.* Économique
	— 9 h. ○	Newhaven, Dieppe, Paris, Nevers	....	90	19 h. 1/2	
DE PÉTERSBOURG PAR	— 7 h. 45 ●	Berlin, Cologne, Paris, Nevers	3082	305	3 j. 11 h.	*Rapide.* Économique
	— 1 h. ○	Vienne, Innsbruck, Zurich, Lyon	3347	414	4 j. 6 h.	
DE BERLIN PAR	— 10 h. 7 ●	Cologne, Paris, Nevers	1499	165	1 j. 7 h. 1/2	*Rapide.* Économique
	— 12 h. 20 ●	Frankfort, Bâle, Genève, Lyon	1523	169	1 j. 18 h.	
	— 9 h. 50 ●	Frankfort, Bâle, Dijon, Moulins	1760	198	1 j. 21 h.	
	— 7 h. 40 ○	Frankfort, Nancy, Dijon, Moulins	1501	177	1 j. 23 h.	
DE VIENNE PAR	— 8 h. 20 ●	Munich, Paris, Nevers	1822	199	1 j. 23 h.	*Rapide.* Économique
	— 9 h. ●	Innsbruck, Zurich, Genève, Lyon	1532	157	1 j. 21 h.	
DE ROME PAR	— 8 h. 50 ●	Pise, Gênes, Marseille, Nimes (*)	1342	158	1 j. 13 h.	*Rapide.* Économique
	— 8 h. 10 ○	Pise, Gênes, Mt-Cenis, Lyon	1122	142	1 j. 10 h.	
DE BRUXELLES PAR	— 12 h. 58 ○	Paris, Nevers	731	81	15 h. 3/4	*Rapide.* Économique
D'AMSTERDAM PAR	— 7 h. 20 ○	Bruxelles, Paris, Nevers	972	103	21 h. 1/2	*Rapide.* Économique
DE BALE PAR	— 3 h. 20 ○	Dijon, Moulins	878	98	1 j. 2 h. 3/4	*Rapide.* Économique
	— 9 h. 35 ●	Genève, Lyon	641	70	20 h. 1/2	
DE ZURICH PAR	— 9 h. 40 ●	Genève, Lyon	667	73	19 h. 1/2	*Rapide.* Économique
DE GENÈVE PAR	— 4 h. 15 ●	Lyon	385	43	12 h. 3/4	*Rapide.* Économique
DE MADRID PAR	— 7 h. 30 ●	Saragosse, Barcelone, Béziers, Neussargue (*)	1447	166	2 j. 1 h. 1/2	*Rapide.* Économique
	— 8 h. ●	Burgos, Bordeaux, Périgueux, Limoges, Montluçon, Gannat	1355	154	1 j. 14 h.	
	— 8 h. ●	Burgos, Bordeaux, Périgueux, Brive, Tulle (*)	1244	141	1 j. 15 h.	
DE LISBONNE PAR	— 7 h. 30 ●	*Madrid.* Ajouter aux routes de Madrid	663	77	1 j.	
DE COPENHAGUE PAR	— 9 h. 40 ○	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	663	48	12 h.	
DE STOCKHOLM PAR	— 6 h. ●	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	1311	123	1 j.	
DE CHRISTIANIA PAR	— 9 h. ○	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	1334	117	1 j. 12 h.	
DE CONSTANTINOPLE PAR	— 7 h. 20 ●	*Vienne.* Ajouter aux routes de Vienne	1660	198	2 j.	

POUR VICHY : Diminuer les prix ci-dessus d'environ 6 fr. — Augmenter ceux marqués (*) d'environ 8 fr.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

TRAINS DE LUXE

Orient-Express. — Vienne-Paris. On gagne entre ces deux villes : 10 heures. On paie en plus : 37 fr. 90.
Sud-Express. — Lisbonne-Bordeaux. On gagne entre ces deux villes : 5 heures. On paie en plus : 75 fr.
Madrid-Bordeaux. On gagne entre ces deux villes : 2 heures 1/2. On paie en plus 50 fr.

Avis important. — Les chiffres de prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Grandes Villes de France

AU SALZKAMMERGUT

	HEURES DE DÉPART.		A SALZBOURG KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— 9 h. 10 ○ / 8 h. 25 ●	Nancy, Strasbourg, Stuttgart, Munich	1085	123	1 j. 3 h.	
	— 8 h. 35 ●	Bâle, Zurich, Innsbruck	1166	123	1 j. 3 h.	
DE LYON PAR	— 6 h. 26 ●	Genève, Berne, Zurich, Innsbruck	1056	112	1 j. 5 h.	
DE St-ÉTIENNE PAR	— 4 h. ○	Lyon, Genève, Berne, Zurich, Innsbruck	1114	118	1 j. 8 h.	
DE MARSEILLE PAR	— 10 h. 43 ○	Lyon, Genève, Zurich, Innsbruck	1407	150	1 j. 13 h.	*Rapide.* Économique
	— 12 h. 20 ●	Gênes, Milan, Vérone, Innsbruck	1343	154	1 j. 18 h.	
DE BORDEAUX PAR	— 11 h. 21 ● / 9 h. 51 ○	Paris, Nancy, Strasbourg, Munich	1663	183	1 j. 13 h.	*Rapide.* Économique
	— 9 h. 51 ○	Paris, Bâle, Zurich, Innsbruck	1744	183	1 j. 13 h.	
	— 11 h. 20 ●	Limoges, Lyon, Genève, Zurich, Innsbruck	1679	182	2 j.	
DE LILLE PAR	— 4 h. 59 ○	Bruxelles, Cologne, Munich	1113	112	1 j. 6 h.	*Rapide.* Économique
	— 5 h. 30 ●	Nancy (*Express-Orient*), Munich	1104	140	1 j. 12 h.	
	— 1 h. 23 ○	Paris, Nancy, Munich	1332	151	1 j. 10 h.	
	— 1 h. 23 ○	Paris, Bâle, Zurich, Innsbruck	1413	151	1 j. 10 h.	
DE TOULOUSE PAR	— 11 h. 17 ●	Cette, Lyon, Genève, Zurich, Innsbruck	1583	168	2 j.	
DE NANTES PAR	— 8 h. 50 ●	Paris, Nancy, Munich	1512	168	1 j. 15 h.	
	— 8 h. 25 ○	Paris, Bâle, Zurich, Innsbruck	1593	168	1 j. 15 h.	
DU HAVRE PAR	— 12 h. 46 ○	Paris, Nancy, Munich	1313	146	1 j. 11 h.	
	— 12 h. 46 ○	Paris, Bâle, Zurich, Innsbruck	1391	146	1 j. 11 h.	
DE ROUEN PAR	— 3 h. 13 ○	Paris, Nancy, Munich	1225	139	1 j. 8 h.	
	— 3 h. 13 ○	Paris, Bâle, Zurich, Innsbruck	1306	139	1 j. 8 h.	
DE ROUBAIX PAR	—	Lille. Ajouter aux routes de Lille	+10	+ 1	+ 1	
DE NANCY PAR	— 4 h. 15 ○ / 3 h. 8 ●	Strasbourg, Stuttgart, Munich	732	84	20 h.	
DE DIJON PAR	— 9 h. 15 ○	Besançon, Belfort, Bâle, Zurich, Innsbruck	911	95	1 j. 14 h.	Économique
	— 3 h. 5 ○	Chalindrey, Chaumont, Bâle, Zurich, Innsbruck	1322	103	1 j. 8 h.	*Rapide.*

Avis important. — *Les chiffres* DE PRIX ET DE DISTANCES *ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.*

PRINCIPAUX BILLETS CIRCULAIRES

— Paris, Nancy, Strasbourg, Heidelberg, Würzburg (ou Strasbourg, Stuttgart), Nuremberg, Munich (excursion du Salzkammergut *en dehors* du billet et *non comprise* dans le prix), Lindau, Zurich, Bâle, Belfort, Paris, ou inversement. 1re cl. : 164 fr. ; 2e cl. : 120 fr. Billet valable 30 jours.

— Paris, Nancy, Strasbourg, Stuttgart, Munich, **Salzbourg**, Vienne, Linz, **Attnang, Gmunden, Ischl**, Innsbruck, Zurich, Lucerne, Bâle (ou Innsbruck, Constance, Bâle), Paris. 1re cl. : 239 fr. ; 2e cl. : 170 fr. Billet valable 40 jours.

— Les chemins de fer suisses, allemands et autrichiens délivrent des itinéraires circulaires, établis au gré du voyageur. Les demander à la gare frontière par où l'on doit entrer dans le pays.

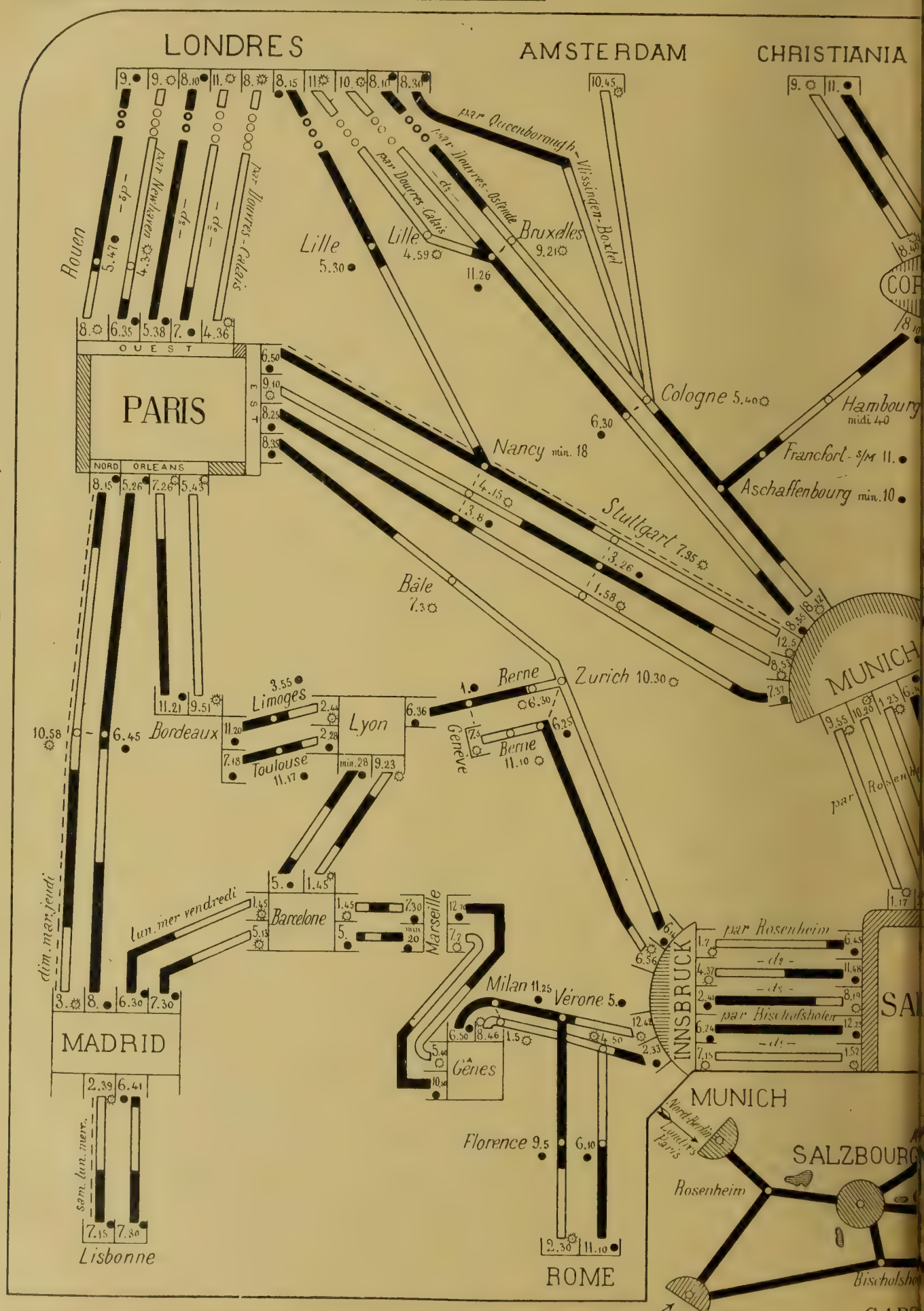
NOTA. — *Ces tableaux de prix, distances et durées de trajet, ainsi que le tableau central des heures des grands services européens (voies ferrées et steamers), groupent ici pour la première fois des indications qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher, données en marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables (de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.), dans les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*
En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant aussi à ses lecteurs des renseignements très peu connus sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournira les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément *même, les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils avaient peine à choisir.*
*Leur choix fait, pour plus de détails, il les renvoie à l'*Indicateur *et au* Livret *Chaix de janvier-février* 1895.

Tableau N° 10. — Des Capita

POUR LIRE CE TABLEAU, mettre la pointe d'un crayon au point de départ et suivre le trait jusqu'au point d'arrivée. On se rendra compte immédiatement de l'itinéraire et aussi de la durée par l'alternance des traits blancs et noirs (jours et nuits). — 6 ○ : 6 heures matin et 6 ● : 6 heures soir.

AU SALZ

(SAI

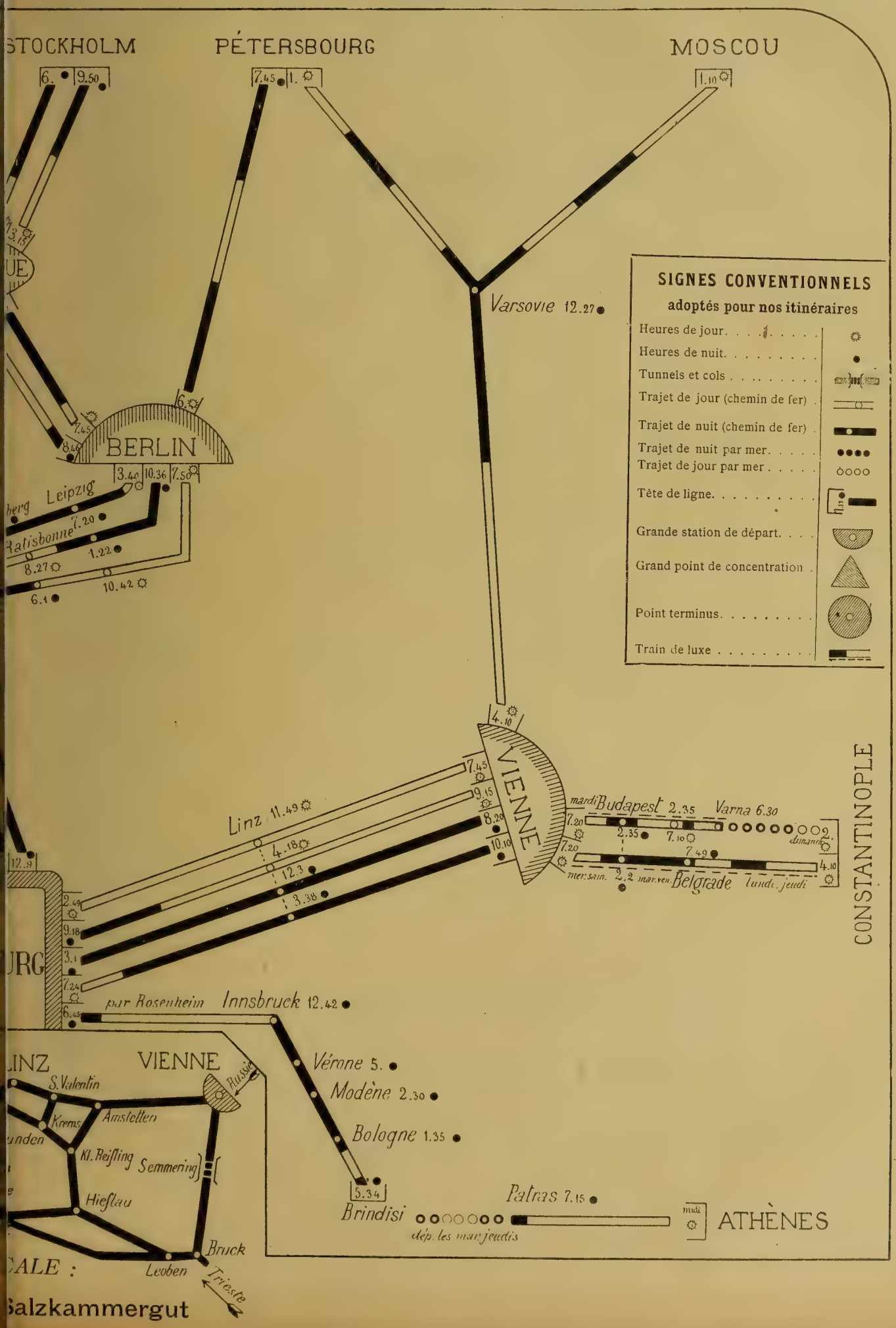


GUIDE JOANNE : Autriche-Hongrie, Tirol, Bavière méridionale

Chemins de fe

MMERGUT
JRG)

POUR ÉTABLIR LEURS ITINÉRAIRES, nos lecteurs seraient forcés de consulter, des heures entières, des indicateurs compliqués, d'établir des concordances entre les trains, de calculer la durée du trajet. Ce tableau leur épargne cette longue préparation du voyage.



LIVRET-CHAIX : Services locaux du Salzkammergut, p. 502-505

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Capitales et des Grandes Villes d'Europe

AU SALZKAMMERGUT

	HEURES DE DÉPART.		A SALZBOURG KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— 10 h. ○	Douvres, Ostende, Bruxelles, Cologne, Munich	1372	174	1 j. 13 h.	
	— 11 h. ○	Douvres, Calais, Bruxelles, Cologne, Munich	1365	176	1 j. 12 h.	*Rapide.*
	— 8 h. 30 ●	Queenborough, Vlissingen (Flessingue), Boxtel, Cologne, Munich	1410	152	1 j. 16 h.	Économique
	— 8 h. 15 ●	Douvres, Calais, Nancy, (*Orient-Express*), Strasbourg, Munich	1376	195	1 j. 21 h.	
	— 11 h. ○	Douvres, Calais, Paris, Strasbourg, Munich	1570	198	1 j. 12 h.	*Rapide.*
	— 9 h. ⊙	Dieppe, Paris, Strasbourg, Munich	1490	167	1 j. 14 h.	
	— 11 h. ○	Douvres, Calais, Paris, Bâle, Zurich, Innsbruck	1650	193	1 j. 12 h.	*Rapide.*
	— 9 h. ○	Dieppe, Paris, Bâle, Zurich, Innsbruck	1570	167	1 j. 14 h.	
DE PÉTERSBOURG PAR	— 7 h. 45 ●	Berlin, Munich	2237	232	2 j. 5 h.	*Rapide.* Économique
	— 1 h. ○	Vienne	2129	284	2 j. 15 h.	
DE MOSCOU PAR	— 1 h. 10 ○	Vienne	2579	327	2 j. 15 h.	
DE BERLIN PAR	— 3 h. 40 ○	Leipzig, Nuremberg, Munich	726	92	21 h.	
	— 7 h. 50 ○	Leipzig, Ratisbonne, Munich	654	92	16 h.	*Rapide.*
DE VIENNE PAR	— 7 h. 45 ○	Linz	314	27	7 h.	
DE ROME PAR	— 2 h. 30 ○	Florence, Bologne, Vérone, Innsbruck	1080	122	1 j. 4 h.	
DE BRUXELLES PAR	— 11 h. 26 ●	Cologne, Mayence, Würzburg, Munich	1004	101	1 j.	
D'AMSTERDAM PAR	— 10 h. 45 ○	Cologne, Mayence, Würzburg, Munich	1035	113	1 j. 2 h.	
DE GENÈVE PAR	— 1 h. ●	Berne, Zurich, Innsbruck	873	98	1 j. 1 h.	
DE MADRID PAR	— 8 h. ●	Bordeaux, Paris, Strasbourg, Munich	2537	288	2 j. 16 h.	*Rapide.*
	— 8 h. ●	Bordeaux, Paris, Bâle, Zurich, Innsbruck	2618	288	3 j. 2 h.	
	— 7 h. 30 ●	Barcelone, Tarascon, Lyon, Genève, Zurich, Innsbruck	2415	270	3 j. 3 h.	Économique
	— 7 h. 30 ●	Barcelone, Tarascon, Marseille, Gênes, Milan, Vérone, Innsbruck	2630	302	3 j. 22 h.	
DE LISBONNE PAR	— 7 h. 30 ●	*Madrid.* Ajouter aux routes de Madrid	663	77	1 j.	
DE COPENHAGUE PAR	— 7 h. 15 ●	Berlin, Munich	1317	140	1 j. 5 h.	*Rapide.* Économique
	— 8 h. 10 ●	Hambourg, Francfort, Aschaffenbourg, Munich	1480	193	1 j. 17 h.	
DE STOCKHOLM PAR	— 6 h. ●	*Copenhague.* Ajouter aux routes de Copenhague	648	77	15 h.	
DE CHRISTIANIA PAR	— 11 h. ●	*Copenhague.* Ajouter aux routes de Copenhague	671	74	20 h.	
DE CONSTANTINOPLE PAR	— 4 h. 10 ○	*Vienne* (Orient-Express). Ajouter aux routes de Vienne	1660	240	2 j.	
D'ATHÈNES PAR	— 12 h. ○	Patras, Brindisi, Bologne, Vérone, Innsbruck	2100	240	3 j. 8 h.	

Avis important. — Les chiffres des distances et des prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous réserve de leur exactitude.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe pour les trajets en chemin de fer en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

TRAINS DE LUXE

Paris-Munich.	Entre ces deux villes on gagne en rapidité :		4 heures.	On paie en plus :	25 fr. 65
Madrid-Paris	—	—	5 heures.	—	82 fr. 60
Lisbonne-Paris	—	—	9 heures.	—	107 fr. 60
Constantinople-Vienne.	—	—	10 heures.	—	42 fr. 80

WAGONS-LITS ATTELÉS AUX EXPRESS

Paris-Bâle-Zurich-Vienne. Train de 8 h. 35 ●
Ostende-Bruxelles-Cologne. Train de 12 h. 15 ○
Madrid-Barcelone, lundi, mercr., vend. Train de 6 h. 30 ●
St-Pétersbourg-Vienne. Train de 7 h. 45 ●
Moscou-Vienne, train de 6 h. ●

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Grandes Villes de France

	Heures de départ.		A CHRISTIANIA Prix 1re cl.	A CHRISTIANIA Durée approximative	A CHRISTIANIA Voie	A STOCKHOLM Prix 1re cl.	A STOCKHOLM Durée approximative	A STOCKHOLM Voie
DE PARIS PAR	— 9 h. ●	Dieppe, Londres et la mer	143	3 j. 1/2	.....	.....	.....	.....
	— 1 h. ○	Le Havre et la mer	140*	3 j.	.....	.....	.....	.....
	— 8 h. 20 ○	Anvers et la mer	101	4 j.	Économiques	.....	.....	.....
	— 11 h. ●	Rotterdam et la mer	93	3 j. 1/2		.....	.....	.....
	— 11 h. ●	Amsterdam et la mer	103	3 j.		.....	.....	.....
	— 11 h. ●	Cologne, Hambourg et la mer	146	3 j.	.....	.....	.....	.....
	— 11 h. ● / 12 h. 40 ○	Cologne, Hambourg, Copenhague (ch. f.)	216	2 j. 1/4	*Rapide.*	226	2 j. 1/4	*Rapide.*
	— 12 h. 40 ○	Cologne Hambourg, Lübeck et la mer	.....	.....	.....	167*	3 j. 1/4	Économique
	— 8 h. 20 ○	Cologne, Berlin, Stettin et la mer	.....	.....	.....	185*	3 j. 1/4	.....
DE LYON PAR	— 7 h. 9 ●	Paris, Rotterdam et la mer	155	4 j. 1/2	Économique	.....	.....	.....
	— 7 h. 14 ○	Bâle, Francfort, Hambourg et la mer	186	3 j. 1/2	.....	.....	.....	.....
	— 1 h. 7 ● / 9 h. 35 ○	Paris, Cologne, Hambourg, Copenhague	273	2 j. 3/4	*Rapide.*	283	2 j. 3/4	*Rapide.*
	— 7 h. 14 ○ / 6 h. 36 ●	Bâle, Francfort, Hambourg, Copenhague	266	3 j.	.....	266	3 j.	.....
	— 6 h. 36 ●	Bâle, Francfort, Hambourg, Lübeck et la mer	.....	.....	.....	205*	4 j.	Économiqu
	— 6 h. 36 ●	Bâle, Francfort, Berlin, Stettin et la mer	.....	.....	.....	212*	3 j. 1/2	.....
	— 6 h. 36 ●	Genève, Zurich, Stuttgart, Berlin, Stettin et la mer	.....	.....	.....	221*	4 j.	.....
DE MARSEILLE PAR	— 10 h. 43 ○	Paris, Rotterdam et la mer	195	4 j. 3/4	Économique	.....	.....	.....
	— 7 h. 18 ● / 3 h. 40 ●	Paris, Cologne, Hambourg, Copenhague	313	3 j.	*Rapide.*	323	3 j.	*Rapide.*
	— 10 h. 43 ○	Bâle, Francfort, Hambourg, Lübeck et la mer	.....	.....	.....	246*	4 j. 1/4	Économique
DE BORDEAUX PAR	— 10 h. 30 ●	Paris, Rotterdam et la mer	163	4 j. 1/2	Économique	.....	.....	.....
	— 8 h. 35 ○ / 10 h. 30 ●	Paris, Cologne, Hambourg, Copenhague	281	3 j.	*Rapide.*	291	3 j.	*Rapide.*
	— 10 h. 30 ●	Paris, Cologne, Hambourg, Lübeck et la mer	.....	.....	.....	232*	3 j. 3/4	Économique
DE LILLE PAR	— 1 h. 46 ○	Bruxelles, Rotterdam et la mer	77*	3 j. 3/4	Économique	.....	.....	.....
	— 3 h. 13 ●	Bruxelles, Cologne, Hambourg, Copenhague	198	2 j. 1/4	*Rapide.*	200	2 j. 1/4	*Rapide.*
		Bruxelles, Cologne, Hambourg, Lübeck et la mer	.....	.....	.....	141*	3 j.	Économique
DE TOULOUSE PAR	— 2 h. 43 ○	Paris, Rotterdam et la mer	178	5 j.	Économique	.....	.....	.....
	— 12 h. ● / 7 h. 5 ●	Paris, Cologne, Hambourg, Copenhague	296	3 j. 1/4	*Rapide.*	306	3 j. 1/4	*Rapide.*
	— 7 h. 5 ●	Paris, Cologne, Hambourg, Lübeck et la mer	.....	.....	.....	247*	4 j. 1/4	Économique
DE NANTES PAR	— 8 h. 50 ●	Paris, Rotterdam et la mer	142	4 j. 1/2	Économique	.....	.....	.....
	— 8 h. 25 ● / 11 h. 40 ●	Paris, Cologne, Hambourg, Copenhague	260	2 j 3/4	*Rapide.*	270	2 j. 3/4	*Rapide.*
	— 11 h. 40 ●	Paris, Cologne, Hambourg, Lübeck et la mer	.....	.....	.....	211*	3 j. 3/4	Économique
DE NANCY PAR	— 10 h. 25 ○	Metz, Bruxelles, Rotterdam et la mer	101*	4 j	Économique	.....	.....	.....
	— 2 h. 35 ●	Metz, Cologne, Hambourg, Copenhague	199	2 j. 1/4	*Rapide.*	201	2 j. 1/4	*Rapide.*
	— 2 h. 35 ●	Metz, Cologne, Hambourg, Lübeck et la mer	.....	.....	.....	154*	3 j. 1/4	Économique
DU HAVRE PAR	— le soir	par mer	114*	3 j.	Économique	.....	.....	.....
	— 12 h. 23 ○ / 8 h. ○	Paris, Cologne, Hambourg, Copenhague	242	2 j. 3/4	*Rapide.*	252	2 j. 3/4	*Rapide.*
	— 8 h. ○	Paris, Cologne, Hambourg, Lübeck et la mer	.....	.....	.....	193*	3 j. 3/4	Économique
DE ROUEN PAR	— 3 h. 24 ○	Le Havre et la mer	124*	3 j. 1/4	Économique	.....	.....	.....
	— 2 h. 10 ○ / 9 h. 24 ○	Paris, Cologne, Hambourg, Copenhague	231	2 j. 3/4	*Rapide.*	241	2 j. 3/4	*Rapide.*
	— 8 h. ○	Paris, Cologne, Hambourg, Lübeck et la mer	.....	.....	.....	182*	3 j. 3/4	Économique
DE DIJON PAR	— 1 h. 43 ●	Paris, Rotterdam et la mer	133	4 j. 1/2	Économique	.....	.....	.....
	— 4 h. 31 ● / 1 h. 12 ○	Paris, Cologne, Hambourg, Copenhague	251	2 j. 3/4	*Rapide.*	261	2 j. 3/4	*Rapide.*
	— 1 h. 17 ●	Bâle, Francfort, Hambourg, Lübeck et la mer	.....	.....	.....	192*	3 j. 3/4	Économique

A BERGEN

DE PARIS PAR	— 9 h. ●	Dieppe, Londres, Newcastle et la mer	195*	2 j. 1/2	*Rapide.*
	— 9 h. ●	Dieppe, Londres, Hull et la mer	188*	2 j. 1/2	
	— 8 h. 20 ○	Rotterdam et la mer	132*	3 j.	Économique
	— 11 h. ●	Cologne, Hambourg et la mer	164	4 j.	

A COPENHAGUE

DE PARIS PAR	— 11 h. ● / 12 h. 40 ○	Cologne, Hambourg, Kiel-Korsör (7 heures de mer)	149	1 j. 1/2	*Rapide.*
		Cologne, Hambourg, Fredericia (1 heure 1/2 de mer)	.....	.....	.....

Avis important. — Le signe (*) placé à côté du prix d'un trajet à effectuer, partie en chemin de fer, partie en bateau, indique que la nourriture *à bord* est comprise.

NOTA. — *Ces tableaux de prix, distances et durées de trajet, ainsi que le tableau central des heures des grands services européens (voies ferrées et steamers), groupent ici pour la première fois des indications qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher, données en marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables (de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.), dans les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant aussi à ses lecteurs des renseignements très peu connus sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournira les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément *même, les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils avaient peine à choisir.*

*Leur choix fait, pour plus de détails, il les renvoie à l'*Indicateur *et au* Livret *Chaix de janvier-février* 1895

POUR LIRE CE TABLEAU, se placer au point de départ qu'on a choisi, Rome, Marseille, Paris, prendre dans les petits cadres une heure de nuit ou de jour, et suivre avec la pointe d'un crayon le trait placé au-dessous jusqu'à Christiania ou Trondhjem, de haut en bas.

Tableau N° 11. — Des Capitale
EN NORVÈGE

Services de Bateaux

Pour BERGEN

1° **NEWCASTLE**-Bergen (Cie Bergenske et Nordenfjeldske).
Départs les mardis, jeudis et samedis, à 6 h. du soir.
Arrivées à Bergen les jeudis, samedis et lundis, à 5 h. du matin.
Prix : 104 fr. en 1re cl., 78 fr. en 2e cl.; aller et retour : 155 fr. en 1re cl., 116 fr. en 2e cl., nourriture comprise.
(*Service d'été* : du 4 juin au 20 août.)
Escales à Stavanger par les bateaux des jeudis et samedis.

2° **HULL**-Bergen (Cie Wilson).
Départs, via Stavanger, le mardi après-midi.
Arrivée à Bergen le jeudi.
Prix : 112 fr. 50 en 1re cl., 75 fr. en 2e cl.; aller et retour : 175 fr. en 1re cl., 112 fr. 50 en 2e cl., nourriture comprise.
(*Service d'été* : du 1er juin au 14 septembre.)
— Dunkerque-Hull (Cie Wilson).
Départs le mercredi.
Prix : 18 fr. 75 plus 10 fr. de nourriture.

3° **ROTTERDAM**-Bergen (Bürger et fils).
Départs le jeudi soir, à 8 heures, via Stavanger.
Durée de la traversée : 50 à 55 heures.
Prix : 84 fr. en 1re cl.; aller et retour : 138 fr., nourriture comprise.
— Dunkerque-Rotterdam (Outshoorn et Torley Duwel).
Chaque samedi.
Traversée : 14 heures.
Prix : 15 fr. en 1re cl., sans nourriture.
— Havre-Rotterdam (Corn Balguerie).
Chaque mercredi.
Traversée : 24 à 30 heures.
Prix : 35 fr. en 1re cl., 25 fr. en 2e cl., nourriture comprise.

4° **HAMBOURG**-Bergen (Cie Bergenske et Nordenfjeldske).
Départs le vendredi soir à minuit, via Christiansand et Stavanger.
Arrivée à Bergen, le lundi, à 2 h. du soir.
Prix : 60 fr. en 1re cl., 41 fr. en 2e cl.; aller et retour : 93 fr. en 1re cl., 61 fr. en 2e cl., sans nourriture.
— Le Havre-Hambourg (Cie Worms-Josse).
Chaque vendredi.
Traversée en 60 heures.
Prix : 62 fr., nourriture comprise.

Pour CHRISTIANIA

1° **LONDRES**-Christiania (Cie Wilson).
Départ le vendredi matin, via Christiansand.
Arrivée le lundi matin.
Prix : 100 fr. en 1re cl., plus 8 fr. par jour pour nourriture; 67 fr. en 2e cl., plus 5 fr. 50 par jour pour nourriture.
Aller et retour : 150 fr. en 1re cl., 100 fr. en 2e cl., plus nourriture.

2° **LE HAVRE**-Christiania (Cie Sondenfjelds-Norske).
Départ le vendredi soir, tous les 15 jours (10, 24 mai, etc.).
Traversée en 65 heures.
Prix : 114 fr. en 1re cl., nourriture comprise.
(Service sujet à modifications.)

3° **ANVERS**-Christiania (Ostlandske Lloyd).
Départs le jeudi, à 4 h. du soir, via Christiansand.
Arrivée le lundi matin.
Prix : 62 fr. 50 en 1re cl., 37 fr. 50 en 2e cl., plus la nourriture.
Aller et retour : 100 fr. en 1re cl., 62 fr. 50 en 2e cl., plus la nourriture.

4° **ROTTERDAM**-Christiania (Bürger-Winge).
Départ le vendredi matin, tous les 15 jours, via Christiansand (24 mai, etc.).
Traversée en 72 heures.
Prix : 50 fr., plus la nourriture.
Aller et retour : 75 fr., plus la nourriture.

5° **AMSTERDAM**-Christiania (Koninklijke-Nederlandsche-Winge).
Départ le vendredi, à 3 h. du soir.
Traversée : 60 heures.
Prix : 53 fr. en 1re cl., plus 9 fr. de nourriture par jour.
Aller et retour : 79 fr., plus 9 fr. de nourriture par jour.

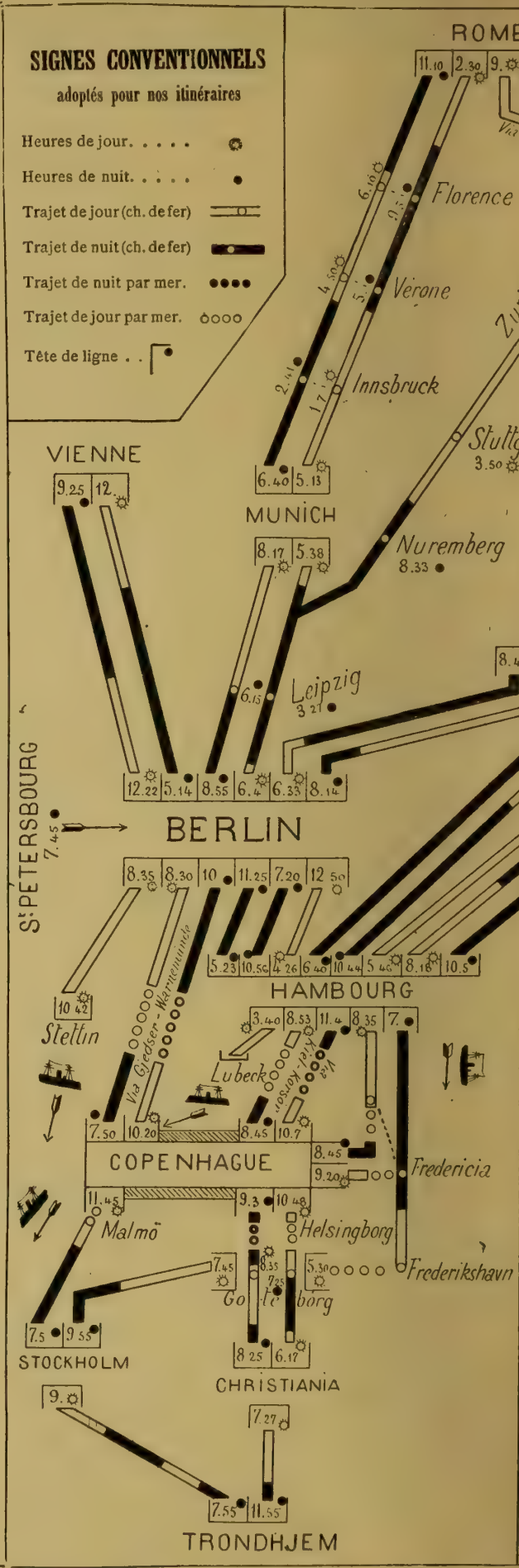
6° **HAMBOURG**-Christiania (Cie Sondenfjelds-Norske).
Départ le samedi, à minuit, via Christiansand.
Départ le mercredi, à minuit, direct.
Traversée : 48 heures.
Prix : 42 fr. en 1re cl., 31 fr. en 2e cl.
— (S. Stein.)
Départs le vendredi soir.

Pour STOCKHOLM

1° **COPENHAGUE**-Stockholm.
Départs les mardis et jeudis, à midi.
Traversée : 2 jours.

2° **LÜBECK**-Stockholm.
Départs les mardis, mercredis, samedis, à 5 h. du soir.
Traversée : 2 jours.
Prix : 56 fr., nourriture comprise.

3° **STETTIN**-Stockholm.
Départ le samedi, à midi.
Traversée : 2 jours.
Prix : 56 fr., nourriture comprise.

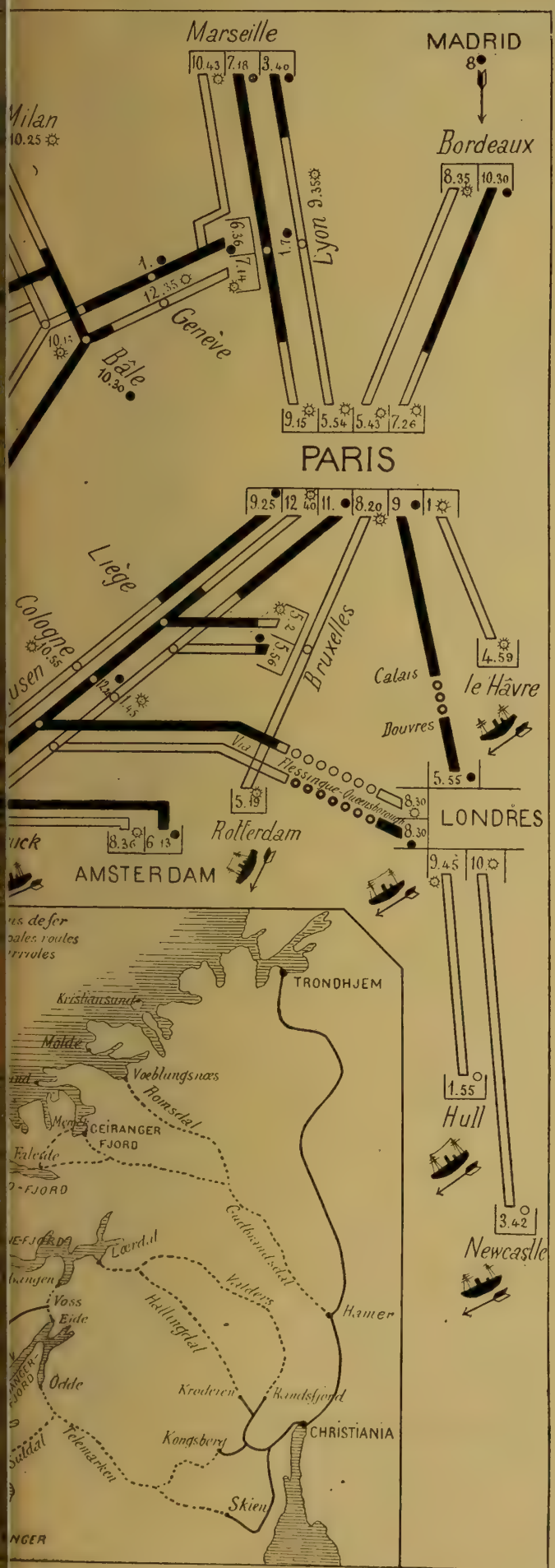


Tableaux des Grandes Voies de Co

DONNANT : *1° les Heures de Départ et d'Arrivée; 2° la Durée proportionnelle des Tra*

t des Grandes Villes d'Europe
T EN SUÈDE

EN ÉTABLISSANT CE TABLEAU qui renferme toutes les routes de France et d'Europe en Norvège, on épargne au lecteur la peine de longues recherches. Une seule de ces routes demande plus d'une demi-journée d'études et une longue correspondance avec les compagnies de bateaux citées ci-dessous.



Bateaux de Touristes

Ces bateaux sont organisés pour la saison d'été. Ce sont de véritables hôtels ambulants. On couche et on mange à bord; chaque jour on descend à terre. C'est le moyen le plus rapide et le plus confortable pour voir les points intéressants des fjords.

Par contre, on ne visite guère l'intérieur des terres.

Le touriste qui désire ne plus avoir à s'occuper de rien une fois son billet payé choisira les *bateaux de touristes*.

Le touriste qui préfère conserver la liberté de visiter les côtes et l'intérieur, en s'arrêtant là où il se plaît, prendra les nombreux bateaux ordinaires.

Pour l'excursion du cap Nord, les routes de terre n'étant pas praticables, les bateaux de touristes sont les mieux organisés pour voir en un minimum de temps ce qu'il y a de plus remarquable.

1° FJORDS AU NORD DE TRONDHJEM ET CAP NORD

(Cie Bergenske et Nordenfjeldske)

Prix . . . { Bergen-Trondhjem, 45 fr.; aller et retour, 67 fr., plus 8 fr. par jour pour nourriture.
Trondhjem-Cap Nord-Trondhjem, tout compris, 314, 357, 385 ou 428 fr., selon les places.

Départs . . { De Bergen, les lundis et vendredis, à 11 h. du soir, du 10 juin au 22 juillet.
De Trondhjem, les mercredis et lundis, à 10 h. du soir, du 12 juin au 26 juillet.
De Newcastle, les mardis et samedis, à 6 h. du soir.
De Rotterdam, le jeudi soir.
De Hambourg, le vendredi soir.

Durée . . . { De Bergen à Bergen, 12 jours.
De Trondhjem à Trondhjem, 8 jours.

2° FJORDS AU SUD DE TRONDHJEM

(Cie Bergenske et Nordenfjeldske)

Prix . . . . { Newcastle-Bergen-Trondhjem-Bergen-Newcastle, tout compris, 308, 335 ou 361 fr., selon les places.
Paris-Dieppe-Londres-Newcastle, 91 et 60 fr.
Hambourg-Bergen-Trondhjem-Bergen-Hambourg, tout compris, 314, 340 ou 378 fr., selon les places.
Paris-Cologne-Hambourg, 104 et 76 fr.

Départs . . { De Newcastle, le mardi, à 6 h. du soir, du 4 juin au 20 août.
De Hambourg, le mardi, à minuit, du 11 juin au 20 août.

Durée . . . { De Newcastle à Newcastle, 13 jours.
De Hambourg à Hambourg, 13 jours.

3° ENVIRONS DE CHRISTIANIA

(Cie Wilson)

Prix . . . . { Londres-Londres, 212, 265, 344 ou 450 fr., selon l'itinéraire, comprenant : dépense à bord (sauf vin et liqueurs), hôtels, voitures, chemins de fer, bateaux sur les lacs, nourriture.
Paris-Dieppe-Londres, 43 et 32 fr.

Départs . . { De Londres, le vendredi matin, en mai, juin, juillet, août, septembre.

Durée . . . 10 ou 17 jours suivant les itinéraires.

Dépenses en Norvége

Voitures . . { Carriole, 1 place : 0 fr. 24 par kilomètre.
Stolkjœrre, 2 places : 0 fr. 36 par kilomètre.

Hôtel : chambre et nourriture, 12 fr. environ.

Le Soleil de Minuit est visible

A Tromsö : du 20 mai au 22 juillet.
A Hammerfest : du 16 mai au 27 juillet.
Au cap Nord : du 13 mai au 30 juillet.

Indicateur norvégien. — Recommandation

Aussitôt le voyage décidé, écrire à M. Cammermeyer, libraire à Christiania, de vous envoyer le *Norges Communicationner*, indicateur indispensable.

Acheter un dictionnaire norvégien-français.

S'habituer à comprendre l'indicateur. En arrivant, acheter la dernière édition.

nunication Terrestres et Maritimes

Jour et de Nuit; 3° le Tracé synthétique des Artères de la Circulation sur le Globe

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Capitales et des Grandes Villes d'Europe

	HEURES DE DÉPART.		A CHRISTIANIA PRIX 1re cl.	A CHRISTIANIA DURÉE approximative	A CHRISTIANIA VOIE	A STOCKHOLM PRIX 1re cl.	A STOCKHOLM DURÉE approximative	A STOCKHOLM VOIE
DE LONDRES PAR	— le matin	par mer	100	3 j.	Économique	.....	.....	.....
	8 h. 30 ● / 8 h. 30 ○	Queensborough, Flessingue, Hambourg, Copenhague	201	2 j. 1/2	*Rapide.*	204	2 j. 1/2	*Rapide.*
DE BERLIN PAR	— 7 h. 20 ●	Hambourg et la mer	75	2 j.	Économique	.....	.....	.....
	10 h. ● / 8 h. 30 ○	Warnemünde, Copenhague	122	1 j. 1/2	*Rapide*	125	1 j. 1/2	*Rapide.*
	— 8 h. 35 ○	Stettin et la mer	.....	.....	.....	67*	2 j.	Économique
DE VIENNE PAR	— 9 h. 25 ●	Berlin, Hambourg et la mer	148	3 j.	Économique	.....	.....	.....
	— 12 h. ○	Berlin, Warnemünde, Copenhague	195	2 j. 1/2	*Rapide.*	1[illegible]3	2 j. 1/2	*Rapide.*
	— 9 h. 25 ●	Berlin, Stettin et la mer	.....	.....	.....	140*	3 j. 1/2	Économique
DE ROME PAR	— 2 h. 50 ○	Milan, Bâle, Francfort, Hambourg et la mer	264	4 j. 1/2	Économique	.....	.....	.....
	— 2 h. 30 ○	Vérone, Munich, Berlin, Copenhague	321	3 j. 1/4	*Rapide.*	324	3 j. 1/4	*Rapide.*
	— 11 h. 10 ●	Vérone, Munich, Berlin, Stettin et la mer	.....	.....	.....	266*	4 j.	Économique
DE BRUXELLES PAR	5 h. 56 ● / 5 h. 2 ○	Cologne, Hambourg, Copenhague	187	2 j.	*Rapide.*	189	2 j.	*Rapide.*
	— 1 h. 19 ○	Anvers et la mer	66*	3 j. 1/2	Économique	.....	.....	.....
D'AMSTERDAM PAR	8 h. 36 ○ / 6 h. 13 ●	Hambourg, Copenhague	164	2 j.	*Rapide.*	167	2 j.	*Rapide.*
	— 3 h. ○	par mer	53	2 j. 1/2	Économique	.....	.....	.....
DE GENÈVE PAR	— 1 h. 35 ○	Bâle, Francfort, Hambourg, Copenhague	240	2 j. 3/4	*Rapide.*	243	2 j. 3/4	*Rapide.*
	— 1 h. ●	Zurich, Stuttgart, Berlin, Stettin et la mer	.....	.....	.....	205*	3 j. 1/4	Économique
	— 12 h. 35 ○	Bâle, Francfort, Hambourg et la mer	167	3 j. 1/4	Économique	.....	.....	.....
DE BALE PAR	— 10 h. 30 ●	Francfort, Hambourg, Copenhague	212	2 j. 1/2	*Rapide.*	215	2 j. 1/2	*Rapide.*
	— 10 h. 16 ○	Francfort, Berlin, Stettin et la mer	.....	.....	.....	160*	3 j.	Économique
	— 10 h. 30 ●	Francfort, Hambourg et la mer	139	3 j.	Économique	.....	.....	.....
DE ZURICH PAR	— 8 h. 25 ○	Stuttgart, Berlin, Copenhague, Göteborg	232	2 j. 1/2	*Rapide.*	235	2 j. 1/2	*Rapide.*
		Stuttgart, Berlin, Stettin et la mer	.....	.....	.....	175*	3 j.	Économique
	— 5 h. 30 ○	Bâle, Francfort, Hambourg et la mer	149	3 j.	Économique	.....	.....	.....
DE MADRID PAR	— 8 h. ●	Paris, Cologne, Hambourg, Copenhague	463	4 j. 1/4	*Rapide.*	473	4 j. 1/4	*Rapide.*
		Paris, Anvers et la mer	362*	5 j. 1/2	Économique	.....	.....	.....
DE CONSTANTINOPLE PAR	— 4 h. 10 ○	*Vienne.* Ajouter aux routes de Vienne	198	2 j.	.....	198	2 j.	.....
D'ATHÈNES PAR	— 12 h. ○	*Berlin.* Ajouter aux routes de Berlin	323	4 j.	.....	323	4 j.	.....
DE LISBONNE PAR	— 7 h. 30 ●	*Madrid.* Ajouter aux routes de Madrid	77	1 j.	.....	77	1 j.	.....

POUR COPENHAGUE : *Diminuer* d'environ 75 francs les prix donnés pour Christiania *via Copenhague.*

POUR BERGEN : *Augmenter* d'environ 20 francs les prix donnés pour Christiania *via Hambourg* et la mer.

Avis important — Les chiffres des prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous réserve de leur exactitude.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe pour les trajets en chemin de fer en diminuant de 23 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Grandes Villes de France

	HEURES DE DÉPART.		A LUCERNE KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— 8 h. 35 ●	Belfort, Bâle	620	70	12 h.	*Rapide.* Économique
	— 8 h. 35 ○					
	— 7 h. 40 ●	Dijon, Pontarlier, Berne	666	73	17 h. 1/2	
DE LYON PAR	— 6 h. 35 ●	Genève, Berne	422	45	11 h. 1/2	*Rapide.* Économique
	— 7 h. 14 ○					
DE MARSEILLE PAR	— 11 h. 20 ●	Lyon, Genève, Berne	773	85	19 h. 1/2	*Rapide.* Économique
	— 10 h. 43 ○					
DE BORDEAUX PAR	— 8 h. 35 ○	Paris, Belfort, Bâle	1198	135	23 h. 1/2	*Rapide.* Économique
	— 10 h. 30 ●					
	— 11 h. 20 ●	Limoges, Lyon, Genève	1045	115	33 h. 1/4	
	— 8 h. ○	Toulouse, Tarascon, Lyon, Genève	1255	138	33 h. 3/4	
	— 10 h. 55 ●					
DE LILLE PAR	— 12 h. 3 ○	Paris, Belfort, Bâle	870	98	19 h. 1/2	*Rapide.* Économique
DE SAINT-ÉTIENNE PAR	— 4 h. ○	Lyon, Genève	480	52	13 h. 1/2	*Rapide.* Économique
	— 5 h. 7 ●					
DE TOULOUSE PAR	— 12 h. 47 ○	Tarascon, Lyon, Genève	998	109	28 h. 1/2	*Rapide.* Économique
	— 4 h. ●					
DE NANTES PAR	— 8 h. 25 ○	Paris, Belfort, Bâle	1047	114	22 h. 1/4	*Rapide.*
	— 11 h. 40 ●					
	— 3 h. 5 ○	Tours, Bourges, Lyon, Genève	1052	112	41 h. 1/2	Économique
DU HAVRE PAR	— 10 h. ●	Paris, Belfort, Bâle	848	96	20 h. 1/4	*Rapide.* Économique
	— 12 h. 23 ○					
	— 12 h. 23 ○	Paris, Dijon, Pontarlier, Berne	894	99	25 h. 3/4	
DE ROUEN PAR	— 2 h. 10 ○	Paris, Belfort, Bâle	760	85	18 h.	*Rapide.* Économique
	— 12 h. 23 ●					
	— 2 h. 10 ○	Paris, Dijon, Pontarlier, Berne	806	88	23 h. 1/2	
DE ROUBAIX PAR	— 12 h. 48 ○	Paris, Belfort, Bâle	875	99	20 h.	*Rapide.* Économique
DE NANCY PAR	— 11 h. 15 ○	Belfort, Bâle	379	41	10 h. 1/2	*Rapide.* Économique
DE DIJON PAR	— 1 h. 17 ●	Besançon, Bâle	365	41	11 h. 3/4	*Rapide.* Économique
	— 1 h. ●	Pontarlier, Berne	351	38	12 h. 1/4	

Avis important. — Les chiffres des distances et des prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.

BILLETS CIRCULAIRES COMBINÉS

Des billets circulaires combinés sont établis sur les chemins de fer suisses et sur les bateaux à vapeur des lacs aux conditions suivantes :

— Le parcours à effectuer doit être d'au moins 200 kilomètres, comptés tant sur les parcours en chemin de fer que sur ceux en bateau.
— Le même billet peut être composé de coupons de différentes classes de chemins de fer ou bateaux-à vapeur.
— Il est permis de quitter le réseau des billets circulaires combinés à une station quelconque et de rentrer par une autre.
— Tous les trains indiqués par l'horaire peuvent être utilisés s'ils contiennent des voitures de la classe indiquée au billet.
— Les demandes doivent être faites par écrit, pendant les heures de service, au moins quatre heures avant le départ du train.
— *Durée* de validité : 45 jours.
— *Prix* : le prix est établi par l'addition de prix spéciaux prévus pour chaque tronçon employé. (Voir Indicateurs suisses.)

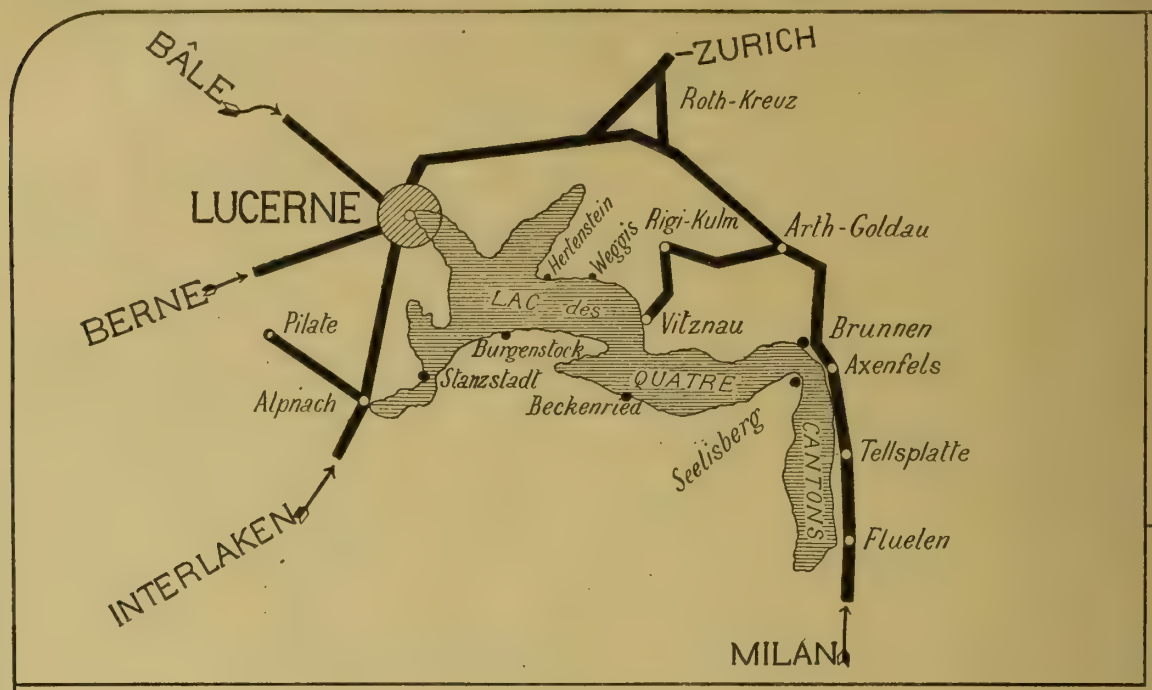
BATEAUX A VAPEUR SUR LE LAC DES QUATRE-CANTONS

— *Lucerne-Fluelen*, par les principales stations intermédiaires, 8 trajets par jour en 3 heures environ, dans chaque sens. — Prix : 3 fr. 65 et 2 fr. 60; aller et retour, 5 fr. 85 et 4 fr. 20.
— *Lucerne-Alpnach*, 9 trajets par jour en 1 h. 1/2 environ, dans chaque sens.
— *Alpnach-Fluelen*, par les principales stations intermédiaires, 4 trajets par jour en 3 heures environ, dans chaque sens.

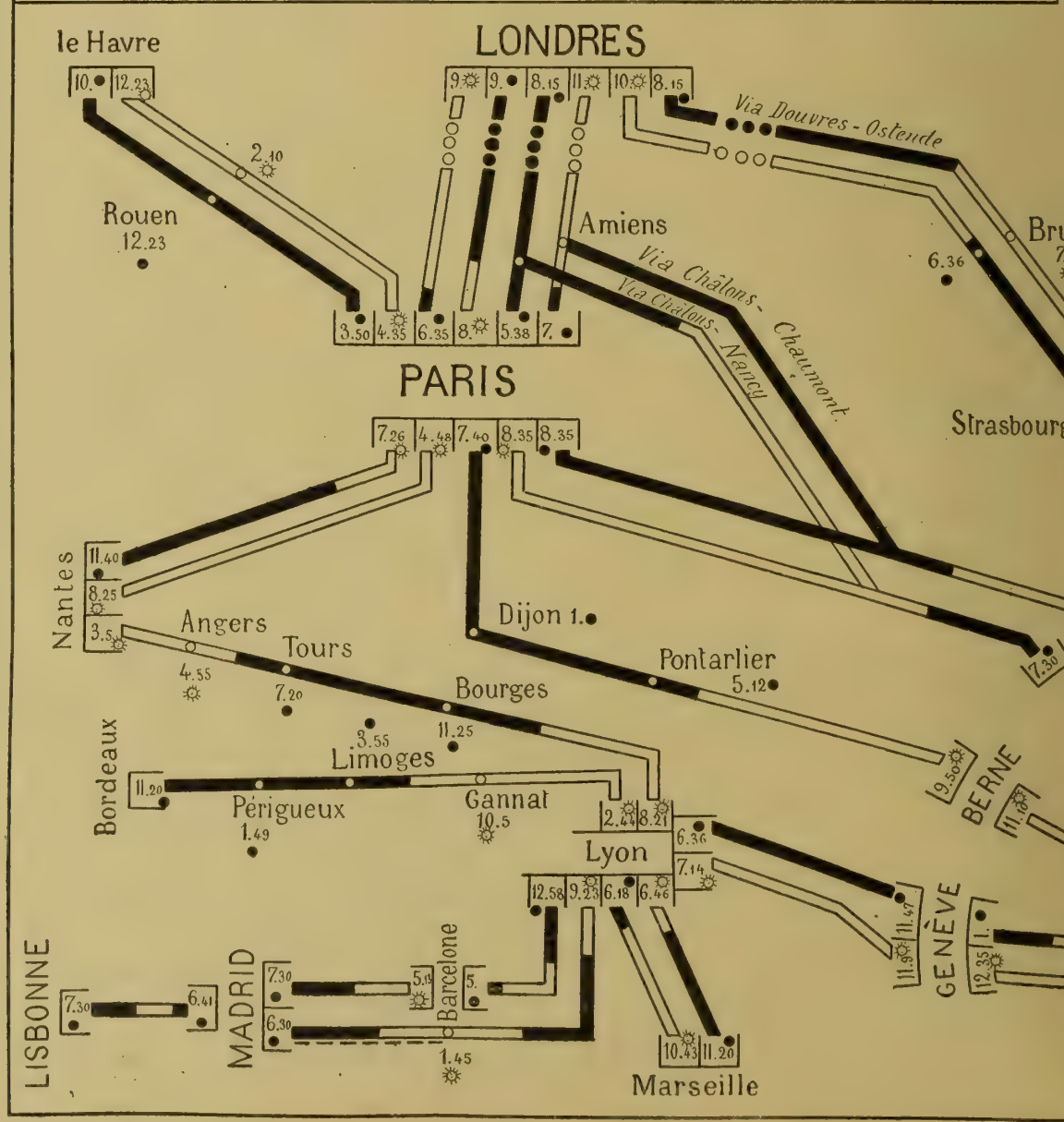
NOTA. — *Ces tableaux de prix, distances et durées de trajet, ainsi que le tableau central des heures des grands services européens (voies ferrées et steamers), groupent ici pour la première fois des indications qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher, données en marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables (de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.), dans les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*
En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant aussi à ses lecteurs des renseignements très peu connus sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournira les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément *même, les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils avaient peine à choisir.*
*Leur choix fait, pour plus de détails, il les renvoie à l'*Indicateur *et au* Livret *Chaix de juin* 1895.

POUR LIRE CE TABLEAU, mettre la pointe d'un crayon au point de départ et suivre le trait jusqu'au point d'arrivée. On se rendra compte immédiatement de l'itinéraire et aussi de la durée par l'alternance des traits blancs et noirs (jours et nuits) : — 6 ○ = 6 heures matin, et 6 ● = 6 heures soir.

A L
(LAC DES Q



SIGNES
adopté
Heures de jour.
Heures de nuit.
Trajet de jour (ch
Trajet de nuit (ch
Trajet de nuit pa
Trajet de jour pa
Tête de ligne.



LIVRET CHAIX : Chemins de fer Suisses, page 121.

Tableaux des Grandes Voies de C

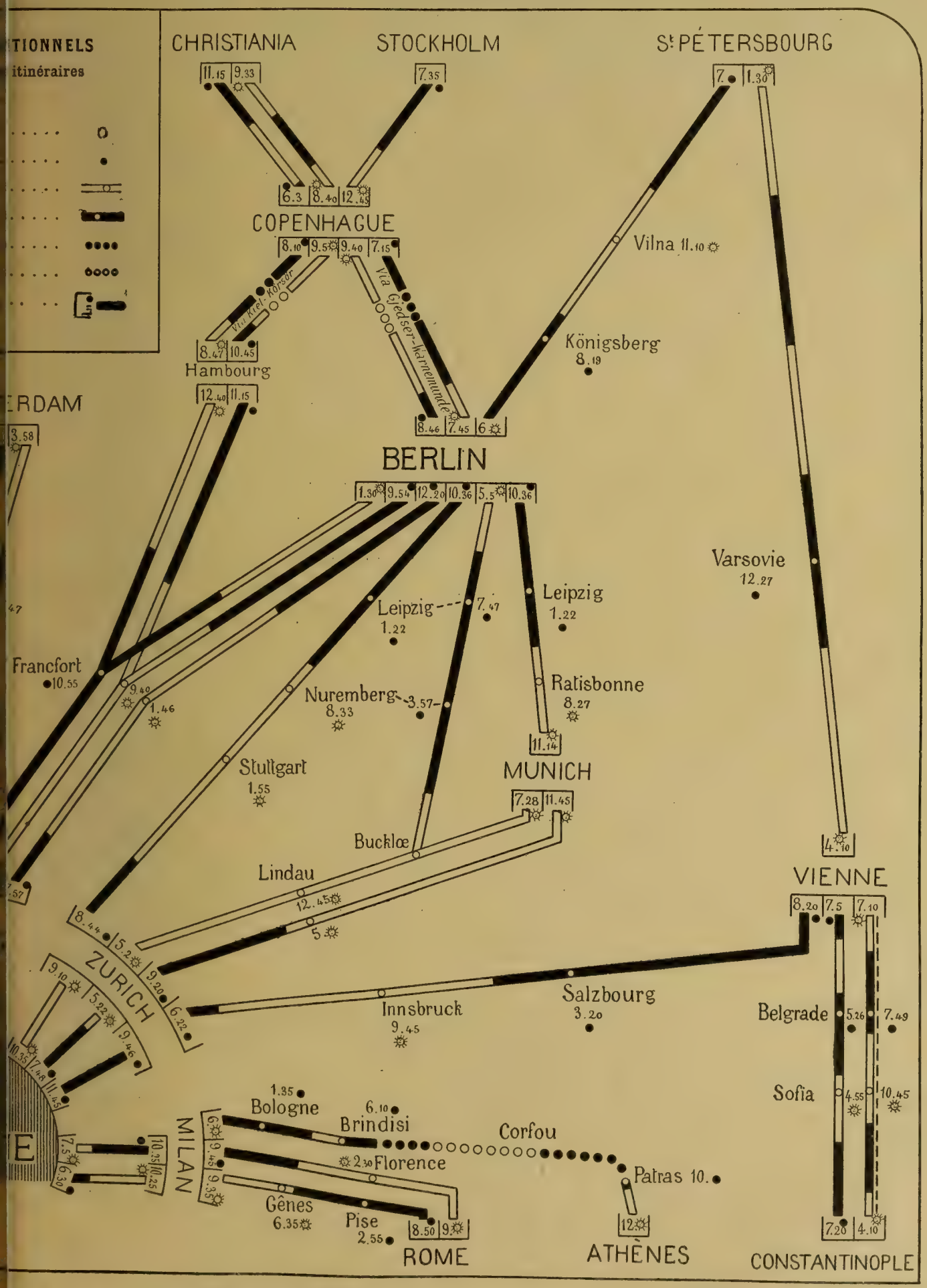
DONNANT : *1° les Heures de Départ et d'Arrivée; 2° la Durée proportionnelle des*

et des Grandes Villes d'Europe

ERNE

RE-CANTONS)

POUR ÉTABLIR LEURS ITINÉRAIRES, nos lecteurs seraient forcés de consulter, des heures entières, des indicateurs compliqués, d'établir des concordances entre les trains, de calculer la durée du trajet. Ce tableau leur épargne cette longue préparation du voyage.



GUIDE JOANNE : Suisse (le Lac des Quatre-Cantons).

mmunication Terrestres et Maritimes

de Jour et de Nuit; 3° le Tracé synthétique des Artères de la Circulation sur le Globe

PRIX, DISTANCES ET DURÉES DE TRAJET

des Capitales et des Grandes Villes d'Europe

	HEURES DE DÉPART.		A LUCERNE KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— 8 h. 15 ●	Douvres, Ostende, Bruxelles, Bâle	1072	136	22 h. 3/4	Rapides.
	— 10 h. ○					
	— 8 h. 15 ●	Calais, Châlons, Bâle	1038	141	21 h. 3/4	
	— 11 h. ○					
	— 8 h. 15 ●	Calais, Paris, Bâle	1080	139	21 h. 3/4	
	— 11 h. ○					
	— 9 h. ●	Newhaven, Dieppe, Paris, Bâle	....	113	24 h. 3/4	
	— 9 h. ○					
DE PÉTERSBOURG PAR	— 7 h. ●	Berlin, Francfort, Bâle	2560	311	63 h. 3/4	Rapide. Économique
	— 7 h. ●	Berlin, Stuttgart, Zurich	2669	318	77 h. 3/4	
	— 1 h. 30 ○	Vienne, Innsbruck, Zurich	2747	348	83 h. 1/4	
DE MOSCOU PAR	— 1 h. 10 ○	Berlin, Francfort, Bâle	2977	340	69 h. 3/4	Rapide. Économique
	— 1 h. 10 ○	Vienne, Innsbruck, Zurich	2932	375	83 h. 1/2	
DE BERLIN PAR	— 1 h. 30 ○	Francfort, Bâle	977	110	20 h. 1/4	Rapide. Économique
	— 12 h. 20 ●					
	— 10 h. 36 ●	Stuttgart, Zurich	1086	117	25 h. 1/4	
	— 10 h. 36 ●	Munich, Zurich	1154	119	25 h. 1/4	
DE MUNICH PAR	— 7 h. 28 ○	Lindau, Zurich	391	44	12 h. 1/4	Rapide. Économique
	— 11 h. 45 ○					
DE HAMBOURG PAR	— 12 h. 40 ○	Francfort, Bâle	984	109	21 h.	Rapide. Économique
	— 11 h. 15 ●					
DE VIENNE PAR	— 8 h. 20 ●	Salzbourg, Innsbruck, Zurich	932	91	27 h. 1/2	Rapide. Économique
DE ROME PAR	— 8 h. 50 ●	Pise, Gênes, Milan	934	120	21 h. 3/4	Rapide. Économique
	— 9 h. ○	Florence, Milan	949	122	22 h.	
DE BRUXELLES PAR	— 6 h. 36 ●	Strasbourg, Bâle	694	74	27 h.	Rapide. Économique
	— 7 h. 22 ○					
D'AMSTERDAM PAR	— 3 h. 58 ○	Cologne, Strasbourg	870	92	17 h. 3/4	Rapide. Économique
DE MADRID PAR	— 6 h. 30 ●	Barcelone, Lyon, Genève	1832	202	2 j. 1/2	Rapide. Économique
DE LISBONNE PAR	— 7 h. 30 ●	Madrid, Barcelone, Lyon, Genève	2495	279	3 j. 1/2	Rapide. Économique
DE COPENHAGUE PAR	— 8 h. 10 ●	Hambourg, Francfort, Bâle	....	148	1 j. 1/2	Rapide. Économique
DE STOCKHOLM PAR	— 7 h. 35 ●	Copenhague, Hambourg, Bâle	....	225	2 j. 1/2	Rapide. Économique
DE CHRISTIANIA PAR	— 11 h. 15 ●	Copenhague, Hambourg, Bâle	....	222	2 j. 1/2	Rapide. Économique
DE CONSTANTINOPLE PAR	— 7 h. 20 ●	Vienne, Zurich	2592	289	3 j.	Rapide. Économique
D'ATHÈNES PAR	— 12 h. ○	Patras, Brindisi, Bologne, Milan	....	235	3 j. 1/2	Rapide. Économique

Avis important. — Les chiffres des distances et des prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous réserve de leur exactitude.

TRAINS DE LUXE

Orient Express-Constantinople-Vienne. Entre ces deux villes on gagne en rapidité 8 h. 3/4. On paie en plus 43 francs.
Départs de Constantinople les lundis et jeudis.

Sud Express-Lisbonne-Bordeaux . . . Entre ces deux villes on gagne en rapidité 5 heures. On paie en plus 75 francs.

Madrid-Bordeaux . . . . . Entre ces deux villes on gagne en rapidité 2 h. 1/2. On paie en plus 50 francs.
Départs de Lisbonne les samedis, lundis et mercredis.
Départs de Madrid les dimanches, mardis et jeudis.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus.

Prix, Distances et Durées de Trajet

DES GRANDES VILLES DE FRANCE A BORDEAUX

Ces Tableaux groupent ici pour la Première fois

LES INDICATIONS *qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher (données en* marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables *de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.), par les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant à ses lecteurs des renseignements sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournit les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément, *les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils ont eu peine à choisir.*

*Leur choix fait il les renvoie, pour plus de détails, à l'*Indicateur *et au* Livret-Chaix *de juin* 1895.

	HEURES DE DÉPART.		A BORDEAUX KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— 10 h. 22 ●	Tours, Poitiers, Angoulême	578	65	8 h. 3/4	*Rapide.*
	— 9 h. 15 ○					Économique
	— 9 h. 45 ●	Chartres, Saumur, Niort	618	68	12 h.	
DE LYON PAR	— 3 h. 49 ○	Montluçon, Limoges, Périgueux	623	70	15 h.	Économique
	— 4 h. 39 ●	Tarascon, Cette, Toulouse	833	93	14 h. 3/4	*Rapide.*
	— 5 h. 36 ○					
DE MARSEILLE PAR	— 8 h. ●	Tarascon, Cette, Toulouse	681	76	12 h. 1/4	*Rapide.*
	— 6 h. 25 ○					Économique
DE LILLE PAR	— 1 h. 23 ○	Paris, Tours, Poitiers, Angoulême	828	93	17 h. 3/4	*Rapide.*
						Économique
DE TOULOUSE PAR	— 4 h. 31 ●	Montauban, Agen	257	29	34 h. 3/4	*Rapide.*
	— 4 h. 57 ○					Économique
DE NANTES PAR	— 9 h. ●	La Roche-sur-Yon, La Rochelle, Saintes	379	38	8 h. 1/2	*Rapide.*
	— 8 h. 30 ○					Économique
DE NANCY PAR	— 12 h. 22 ○	Paris, Tours, Poitiers, Angoulême	931	104	18 h. 3/4	*Rapide.*
	— 9 h. 51 ●					Économique
DU HAVRE PAR	— 12 h. 23 ○	Paris, Tours, Poitiers, Angoulême	806	90	18 h. 3/4	*Rapide.*
	— 10 h. ●					Économique
DE ROUEN PAR	— 2 h. 10 ○	Paris, Tours, Poitiers, Angoulême	718	80	17 h.	*Rapide.*
	— 12 h. 23 ●					Économique
DE DIJON PAR	— 11 h. 43 ○	Moulins, Montluçon, Limoges, Périgueux	601	74	19 h.	Économique
	— 1 h. 43 ●	Paris, Tours, Poitiers, Angoulême	893	100	16 h. 1/4	*Rapide.*

Avis important. — Les chiffres des distances et des prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.

VOYAGES

avec itinéraires tracés d'avance au gré des voyageurs

Les Compagnies d'Orléans, P.-L.-M., de l'Est, de l'État, du Midi, du Nord et de l'Ouest délivrent des billets à prix réduit pour les voyages d'excursion sur leurs réseaux avec itinéraires tracés d'avance au gré des voyageurs.

Les itinéraires sont établis par les voyageurs eux-mêmes. — Le prix des voyages d'excursion est fixé à raison du parcours total à effectuer. — Minimum de parcours : 300 kilomètres.

BILLETS COLLECTIFS. — Lorsqu'un billet collectif s'applique à plus de deux personnes, les prix du barème sont réduits de 10 °/₀ pour la troisième personne et de 25 °/₀ pour la quatrième ainsi que pour chaque personne au delà de la quatrième.

BILLETS INDIVIDUELS. — Prix réduits à percevoir pour les billets individuels :

Jusqu'à	300	kilomètres,	1re cl.,	27	francs,	2e cl.,	19	francs.	Pour	601	kilomètres,	1re cl.,	55	francs, 2e cl., 41 francs.
Pour	301	—	—	28	—	—	21	—	—	701	—	—	63	— 47 —
—	401	—	—	37	—	—	27	—	—	801	—	—	71	— 53 —
—	501	—	—	47	—	—	36	—	—	901	—	—	78	— 58 —

BILLETS D'ALLER ET RETOUR

à prix réduits

Il est délivré de toutes les gares du réseau d'Orléans, pour Bordeaux, des billets d'aller et retour à prix réduit.

Durée de validité :

Jusqu'à 100 kilomètres inclus	2 jour	De 401 à 500 kilomètres inclus	10 jours
De 101 à 200 kilomètres inclus	4 jours	De 501 à 600 — —	12 —
De 201 à 300 — —	6 —	De 601 à 700 — —	*Idem.*
De 301 à 400 — —	8 —	Au delà de 700 kilomètres	*Idem.*

Pour détails plus précis, voir les indicateurs spéciaux de la Compagnie du chemin de fer d'Orléans.

LES ROUTES DE L'EX

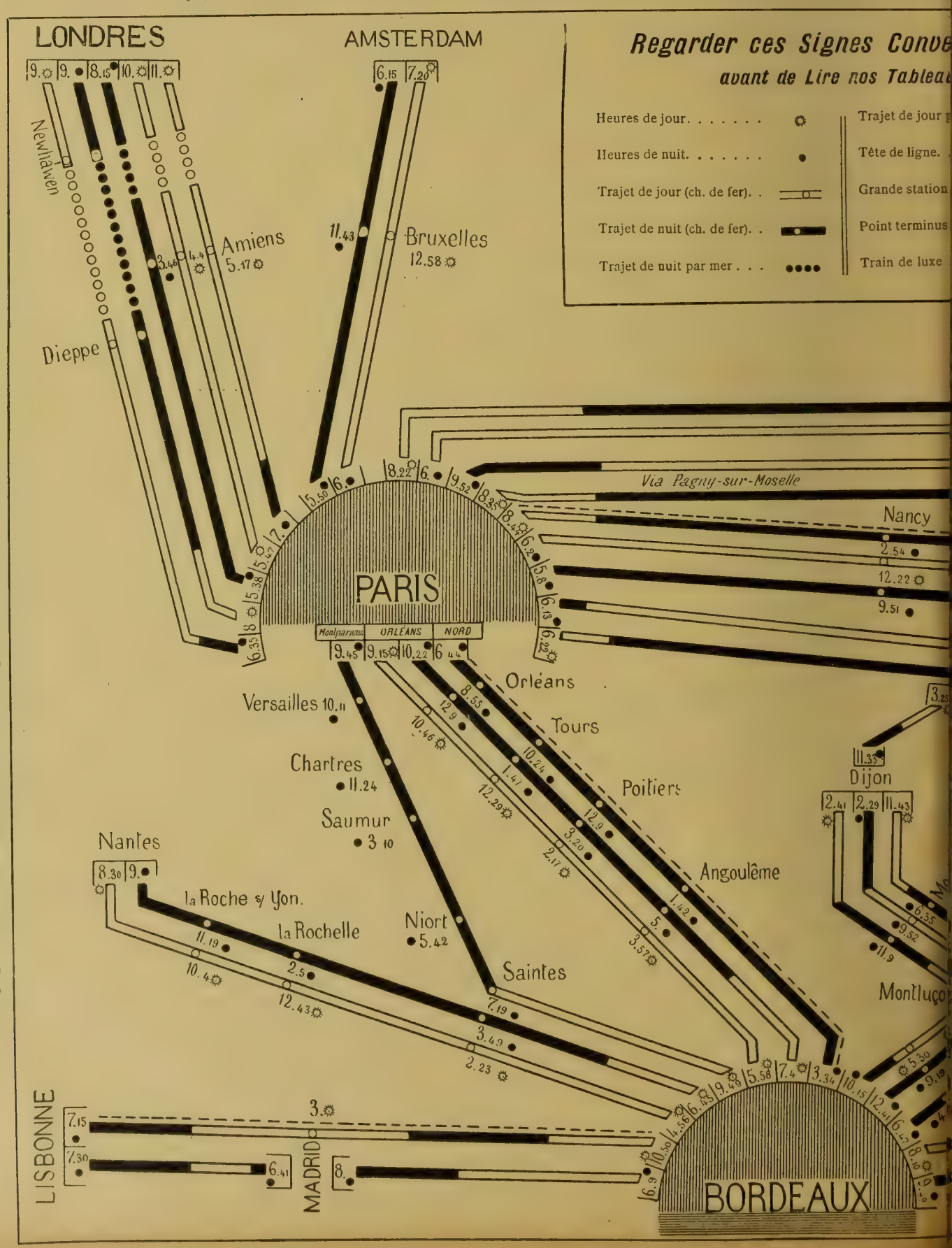
Tableau N° 13. Le plus Simple et le p

D'un Seu

Chacun de nos Lecteurs peut choisir instantanément le Train qui le mènera d'u

EXEMPLE : Un habitant d'AMIENS cherche sa ville sur le Tableau; il voit immédiatement qu'il a 3 trai à sa disposition : *Un de Nuit*, 3 h. 46 ●, *deux de Jour*, 4 h. 4 ☼ et 5 h. 17 ☼. Il choisit cel de 5 h 17 de l'après-midi. Il suit le trait blanc (*trajet de jour*) et voit qu'il arrive à PARIS 7 h. du soir (trait noir, *trajet de nuit*). (Le signe |7.| indique l'arrivée à une gare exigeant un changement de train. — Le mê signe renversé |9.45| marque le point de départ après changement de train.)

De PARIS notre voyageur constate nettement qu'il a le choix entre quatre trains pour BORDEAUX : *Un de Jour* |9.15



GUIDE JOANNE : Monographie de Bordeaux : 1 franc.

SITION DE BORDEAUX

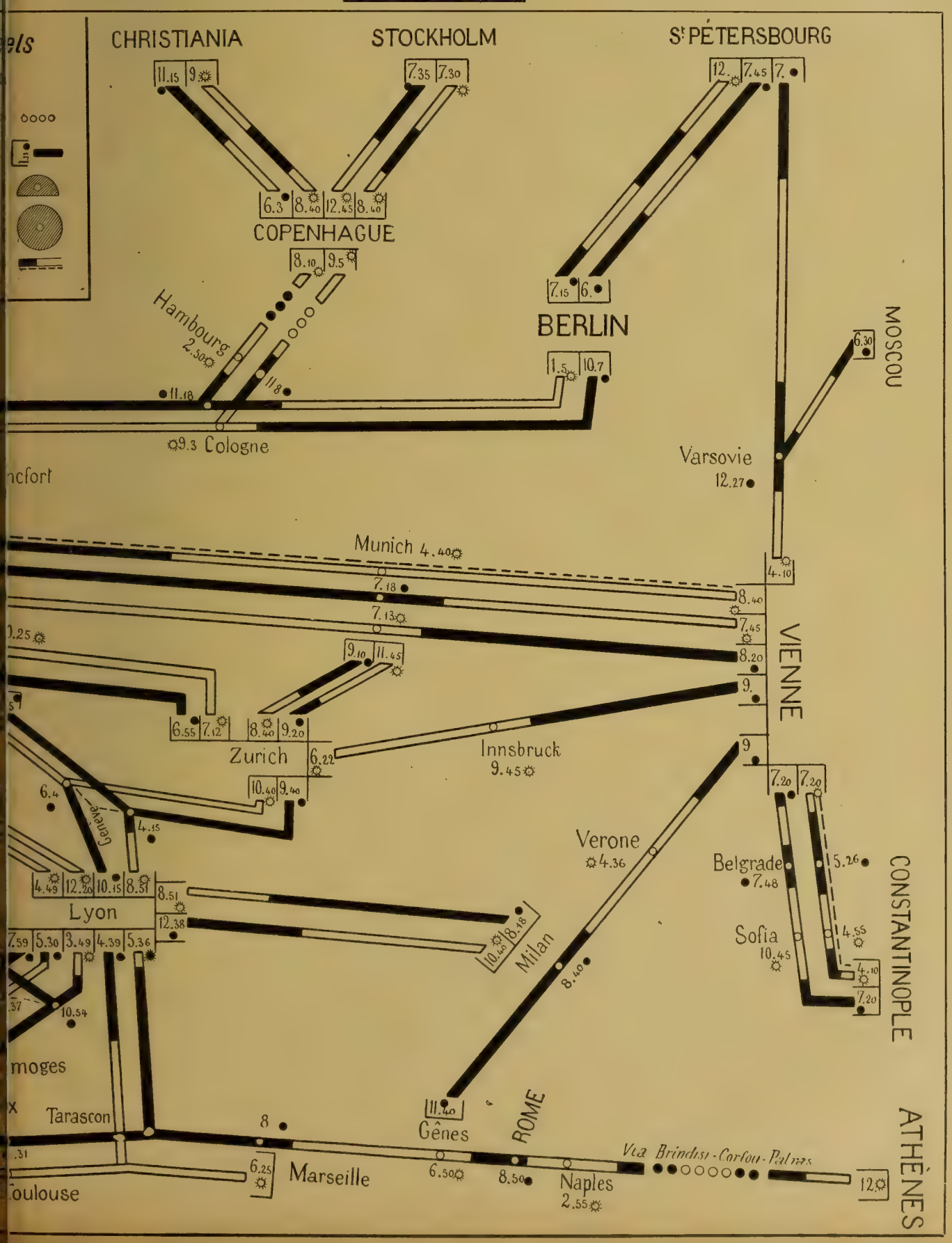
Rapide des Indicateurs

oup d'Œil

conque des Grandes Villes de FRANCE ou d'EUROPE à l'Exposition de Bordeaux

ois de Nuit 9.45 10.27 6.44. Il préfère ne pas coucher à Paris et se rend à la Gare Montparnasse (*Ligne de l'État*) pour endre le train de 9 h. 45 ● du soir. Il constate qu'il voyagera la nuit jusqu'à SAINTES (*trait noir jusqu'à 7 h. 19 ☼ du atin*). Il arrive à BORDEAUX à 9 h. 49 ☼ du matin.

Cet itinéraire obtenu instantanément aurait demandé au voyageur le plus rompu au maniement des Indicateurs au minimum quart d'heure de recherches. Le même voyageur expérimenté étudiant son départ de Zurich perdrait au minimum trois heures choisir une route que notre tableau lui offre d'***un seul coup d'œil***.



LIVRET CHAIX : Juin 1895.

Prix, Distances et Durées de Trajet
DES CAPITALES ET DES GRANDES VILLES D'EUROPE

	HEURES DE DÉPART.		A BORDEAUX KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— 8 h. 15 ●	Calais, Paris, Tours, Angoulême	1028	140	20 h.	*Rapide.*
	— 11 h. ○					
	— 9 h. ○	Newhaven, Dieppe, Paris, Tours, Angoulême	....	108	21 h.	Économique
	— 9 h. ●					
DE PÉTERSBOURG PAR	— 12 h. ○	Berlin, Cologne, Paris, Tours	3243	384	69 h.	*Rapide.* Économique
	— 7 h. 45 ●					
DE MOSCOU PAR	— 6 h. 30 ●	Berlin, Cologne, Paris, Tours	3660	413	74 h.	*Rapide.* Économique
DE BERLIN PAR	— 1 h. 05 ○	Cologne, Paris, Tours, Angoulême	1660	183	30 h.	*Rapide* Économique
	— 10 h. 07 ●					
DE MUNICH PAR	— 7 h. 18 ●	Paris, Tours, Angoulême	1510	172	35 h. 3/4	*Rapide.* Économique
	— 7 h. 13 ○					
DE HAMBOURG PAR	— 2 h. 50 ○	Cologne, Paris, Tours, Angoulême	1520	169	28 h. 1/4	*Rapide.* Économique
	— 1 h. 18 ●					
DE FRANCFORT PAR	— 8 h. 25 ○	Metz, Paris, Tours, Angoulême	1270	143	25 h.	*Rapide.* Économique
	— 5 h. 25 ○					
DE VIENNE PAR	— 7 h. 45 ○	Munich, Paris, Tours, Angoulême	1930	217	46 h. 1/2	*Rapide.* Économique
	— 8 h. 20 ●					
DE ROME PAR	— 8 h. 50 ●	Gênes, Marseille, Tarascon, Toulouse	1591	186	36 h. 1/2	*Rapide.* Économique
DE BRUXELLES PAR	— 11 h. 43 ●	Paris, Tours, Angoulême	889	99	19 h. 1/4	*Rapide.* Économique
	— 12 h. 58 ○					
D'AMSTERDAM PAR	— 6 h. 15 ●	Bruxelles, Paris, Tours, Angoulême	1130	121	24 h. 3/4	*Rapide.* Économique
	— 7 h. 20 ○					
DE GENÈVE PAR	— 6 h. 40 ○	Lyon, Montluçon, Limoges, Périgueux	791	89	25 h.	Économique
	— 7 h. 20 ●	Paris, Tours, Angoulême	1204	135	23 h. 3/4	*Rapide.*
DE BALE PAR	— 10 h. 25 ○	Paris, Tours, Angoulême	1103	124	22 h.	*Rapide.* Économique
	— 9 h. 56 ●					
DE ZURICH PAR	— 7 h. 12 ○	Bâle, Paris, Tours, Angoulême	1193	134	25 h.	*Rapide.*
	— 6 h. 55 ●					
	— 9 h. 40 ●	Genève, Lyon, Limoges, Périgueux	1112	118	34 h.	Économique
DE MADRID PAR	— 8 h. ●	Burgos, Irun	867	99	21 h. 3/4	*Rapide.* Économique
DE LISBONNE PAR	— 7 h. 30 ●	Madrid, Burgos, Irun	1530	176	46 h.	*Rapide.* Économique
DE CONSTANTINOPLE PAR	— 7 h. 20 ●	Vienne, Munich, Paris	3047	417	3 j. 23 h.	*Rapide.*
	—	*La mer* et Marseille	....	276	6 j.	Économique
D'ATHÈNES PAR	— 12 h. ○	Patras, Corfou, Brindisi, Bologne, Lyon	2205	324	4 j. 9 h.	*Rapide.*
	—	*La mer* et Marseille	....	266	4 j. 1/2	Économique

Avis important. — Les chiffres des distances et des prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous réserve de leur exactitude.

Avis important. — Le signe (●) placé à côté du prix d'un trajet à effectuer, partie en chemin de fer, partie en bateau, indique que la nourriture *à bord* est comprise.

TRAINS DE LUXE

PARIS-BORDEAUX-*Pyrénées Express* (supprimé pendant l'hiver). Départs de Paris-Nord les mardis et jeudis.
Sud Express . . . . . Départs de Paris-Nord les lundis, mercredis et samedis.
On paie en plus 32 fr. 35.

CONSTANTINOPLE-VIENNE-PARIS-*Orient Express*. . . . . Départs de Constantinople les lundis et jeudis.
Départs de Vienne tous les jours.

On gagne en rapidité. . . . . { Entre Constantinople et Paris, 16 h. 45.
Entre Vienne et Paris, 8 h. 45.

On paie en plus . . . . . { Entre Constantinople et Paris, 80 fr. 70.
Entre Vienne et Paris, 37 fr. 90.

Ces Tableaux groupent ici pour la Première Fois

Les indications *qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher* (*données en* marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables *de l'Europe centrale, italienne, du nord, etc.*), *dans les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant à ses lecteurs des renseignements sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournit les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément, *les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils ont eu peine à choisir.*

*Leur choix fait, il les renvoie, pour plus de détails, à l'*Indicateur *et au* Livret-Chaix *de juillet* 1895.

Prix, Distances et Durées de Trajet

DES GRANDES VILLES DE FRANCE

A BRUXELLES — A AMSTERDAM

	Heures de départ.	Kil.	Prix 1re cl.	Durée	Voie	Heures de départ.	Kil.	Prix 1re cl.	Durée	Voie
DE PARIS PAR	— 8 h. 20 ○	311	35	5 h.		— 12 h. 40 ○ Bruxelles	552	56	23 h.	
DE LYON PAR	— 2 h. 10 ○ Paris	823	92	15 h.	Rap.	— 2 h. 16 ○ Paris, Bruxelles	1064	113	21 h.	Rap
	— 7 h. 9 ● Nancy, Metz	842	86	27 h.	Écon.	— 7 h. 9 ● Nancy, Metz, Bruxelles	1083	108	39 h.	Écon.
	— 7 h. 9 ● Dijon, Bâle, Strasbourg	1056	116	24 h.		— 7 h. 9 ● Dijon, Bâle, Bruxelles	1297	138	39 h.	
DE MARSEILLE PAR	— 9 h. 5 ○ Paris	1174	132	20 h.	Rap.	— 9 h. 5 ○ Paris, Bruxelles	1415	153	26 h.	Rap.
	— 10 h. 45 ○ Nancy, Metz	1103	126	35 h.	Écon.	— 10 h. 55 ● Nancy, Metz, Bruxelles	1434	148	47 h.	Écon.
	— 10 h. 45 ○ Lyon, Bâle, Strasbourg	1407	155	33 h.		— 10 h. 45 ● Lyon, Bâle, Bruxelles	1648	177	47 h.	
DE BORDEAUX PAR	— 11 h. 21 ● Paris	883	99	14 h.		— 11 h. 21 ● Paris, Bruxelles	1130	121	23 h.	
DE LILLE PAR	— 4 h. 59 ○ Tournai	109	11	3 h.		— 3 h. 13 ● Bruxelles	350	33	8 h.	
DE TOULOUSE PAR	— 7 h. 5 ● Paris	1044	114	23 h.		— 7 h. 5 ● Paris, Bruxelles	1285	136	28 h.	
DE NANTES PAR	— 8 h. 25 ○ Paris	738	79	15 h.		— 8 h. 25 ○ Paris, Bruxelles	979	101	25 h.	
DU HAVRE PAR	— 3 h. 10 ○ Amiens, Arras, Valenciennes	378	40	14 h.		— 3 h. 10 ○ Amiens, Arras, Bruxelles	619	62	21 h.	
DE ROUEN PAR	— 5 h. 22 ○ Amiens, Arras, Valenciennes	350	37	12 h.		— 5 h. 22 ○ Amiens, Arras, Bruxelles	501	59	19 h.	
DE NANCY PAR	— 9 h. 25 ○ Longuyon, Arlon	342	36	11 h.		— 9 h. 25 ○ Longuyon, Arlon, Bruxelles	583	58	24 h.	
	— 1 h. 20 ○ Metz	345	31	9 h.	Rap. Écon.	— 1 h. 20 ○ Metz, Bruxelles	586	53	21 h.	Rap. Écon.
DE DIJON PAR	— 5 h. 25 ○ Paris	626	70	12 h.	Rap.	— 5 h. 25 ○ Paris, Bruxelles	807	92	18 h.	Rap.
	— 5 h. 55 ● Nancy, Longuyon, Arlon	642	70	29 h.		— 5 h. 55 ● Nancy, Longuyon, Bruxelles	883	92	37 h.	
	— 1 h. 17 ● Nancy, Metz	645	65	21 h.	Écon.	— 1 h. 17 ● Nancy, Metz, Bruxelles	886	87	33 h.	Écon.
	— 1 h. 17 ● Bâle, Strasbourg	859	94	19 h.		— 1 h. 17 ● Bâle, Strasbourg, Bruxelles	1100	116	33 h.	

Avis important. — Les chiffres des distances et des prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.

Wagons-lits entre Paris-Bruxelles-Amsterdam au train de 11 h. ●

Principaux billets circulaires. — Départ de Paris *ou* de Rouen, par Amiens, Arras, Douai, Lille, Courtrai, Gand, Bruges, Ostende, Bruxelles, Malines, Anvers, Louvain, Liège, Spa, Namur, Charleroi, Saint-Quentin, Paris *ou* Rouen. Ou *vice-versa.* 1re cl., 86 fr.; 2e cl., 63 fr. Validité : 30 jours.

De Paris *ou* de Rouen, par Bruxelles, Anvers, Rotterdam, La Haye, Amsterdam, Utrecht, Cologne, Aix-la-Chapelle, Spa, Liège, Namur, Charleroi, Paris *ou* Rouen. Ou *vice versa.* 1re cl., 115 fr.; 2e cl., 86 fr. Validité : 30 jours.

Billets circulaires à itinéraires facultatifs, au gré du voyageur, en France, Belgique, Hollande, Allemagne.

Billets d'aller et retour ordinaires, valables par tous les trains : Paris, Bruxelles, 1re cl., 53 fr. 20; 2e cl., 38 fr. 75. Validité 5 jours.
— — — — — — — — Paris, Anvers, 1re cl., 59 fr. 55; 2e cl., 43 fr. 30. — 5 —
— — — — — — — — Paris, Ostende, 1re cl., 52 fr. 95; 2e cl., 38 fr. 45. — 5 —

A l'occasion de l'*Exposition d'Amsterdam*, trains de plaisir à prix réduits.

Billet d'aller et retour pour Amsterdam, à l'occasion de l'Exposition, valables 15 jours, avec arrêts à Mons, Bruxelles, Anvers, Rotterdam, La Haye, et à toutes les stations néerlandaises. 1re cl., 83 fr. 20; 2e cl., 62 fr. 30; 3e cl., 40 fr. 70.

CARTES D'ABONNEMENT valables pendant **15 jours**, comprenant : 1° un billet du point de départ (réseau du Nord français ou Belgique) jusqu'à Rosendaal; 2° une carte donnant **le droit de circuler librement sur les chemins de fer de l'État Néerlandais, central Néerlandais et Hollandais**; 3° un billet de retour.

Prix au départ de Paris (via Feignies) : 1re cl., 103 fr.; — 2e cl., 76 fr. 10; — 3e cl., 50 fr. 40.

Les Routes de la BELGIQUE et de

Tableau N° 14. — **Le plus Simple et le**

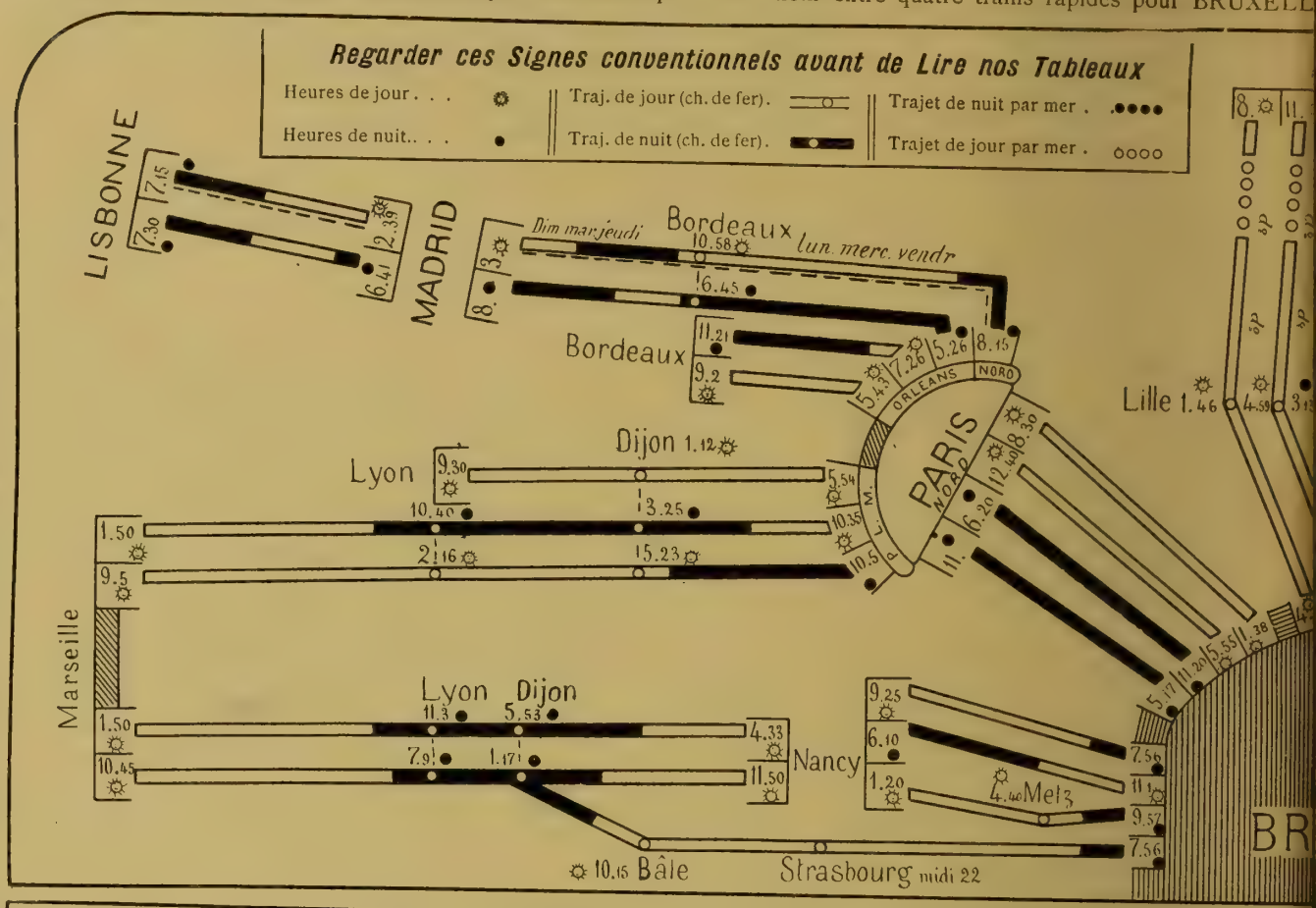
D'un Seu

Chacun de nos Lecteurs peut choisir instantanément le Train qui le mènera d'un

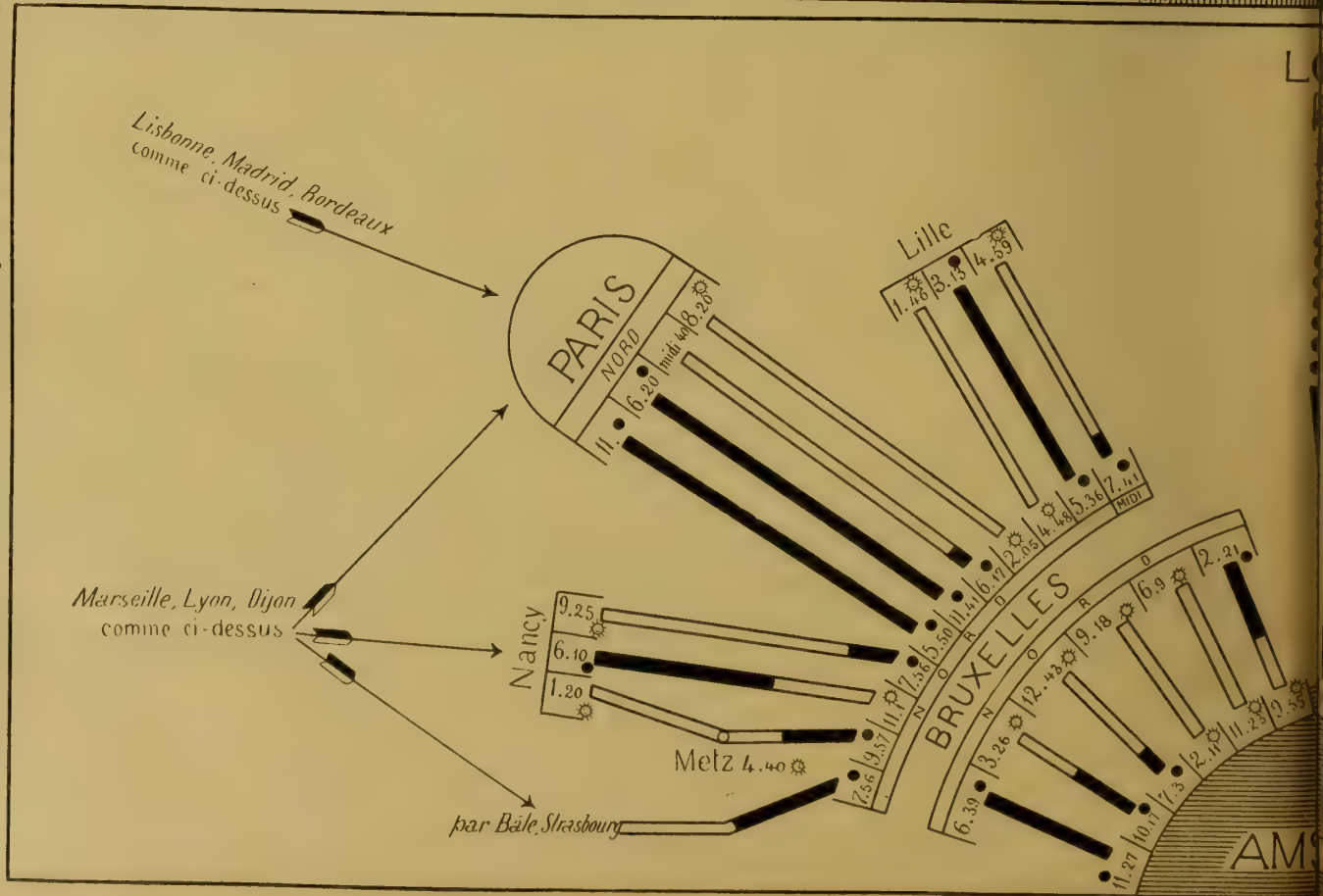
EXEMPLE : Un habitant de LYON cherche sa ville sur le Tableau; il voit immédiatement qu'il a 5 tra sa disposition : *Trois de Nuit*, 7 h. 9 ●, 10 h. 40 ● et 11 h. 3 ●, *deux de Jour*, 9 h. 30 2 h. 16 par 3 directions : Paris, Nancy ou Strasbourg. Il choisit la direction de Paris, tra 2 h. 16 de l'après-midi. Il suit le trait blanc (*trajet de jour*) et voit qu'il arrive à PARIS à 10 h. 5 du soir (trait noir, *trajet de*

(Le signe indique l'arrivée à une gare exigeant un changement de train. Le même signe renversé marque le point de départ après changement de

De PARIS notre voyageur se rend compte nettement qu'il a le choix entre quatre trains rapides pour BRUXELL



GUIDES JOANNE : Belgique : 7 fr. 50. — Hollande et Bords du Rhin : 7 fr. 50



HOLLANDE (Exposition d'Amsterdam)

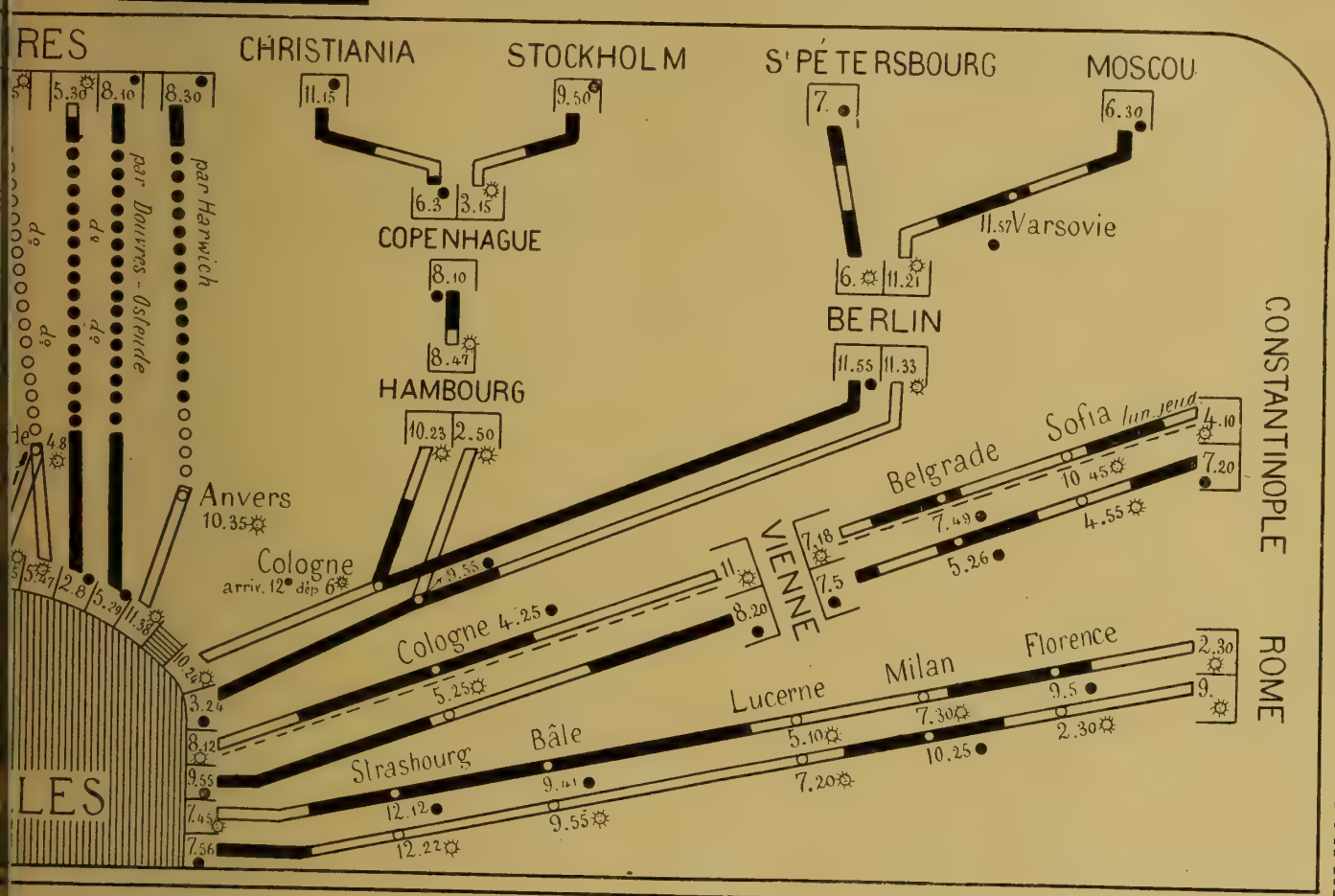
Rapide des Indicateurs

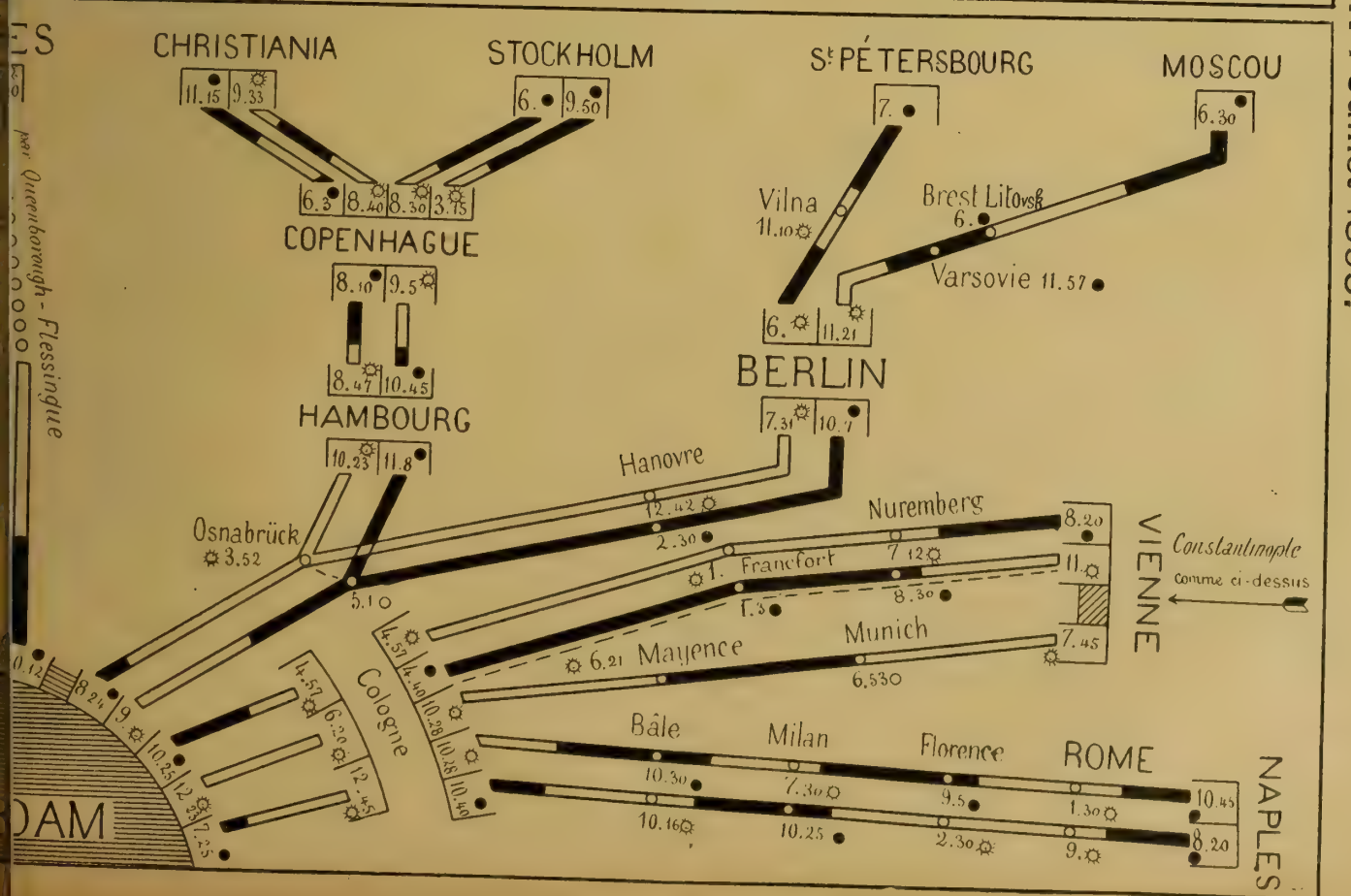
Coup d'Œil

onque des Grandes Villes de FRANCE ou d'EUROPE à BRUXELLES ou à AMSTERDAM

Deux de Jour, 8 h. 30 ☼ et 12 h. 40 ☼, *deux de Nuit* 6 h. 20 ● et 11 h. ●. Il préfère ne pas coucher à Paris et n'a plus qu'un train, celui de 11 h. ● du soir. Il constate qu'il voyagera la nuit (trait noir). Il arrive à BRUXELLES à 5 h. 17 ● de la nuit.

Cet itinéraire obtenu instantanément aurait demandé au voyageur le plus rompu au maniement des Indicateurs au minimum un quart d'heure de recherches. Le même voyageur expérimenté étudiant son départ de Naples perdrait au minimum trois heures à chercher les correspondances, à trouver le prix et à compter les kilomètres d'un itinéraire que notre tableau lui permet d'embrasser d'***un seul coup d'œil***.





LIVRET CHAIX : Juillet 1895.

Prix, Distances et Durées de Trajet

DES CAPITALES ET DES GRANDES VILLES D'EUROPE

	A BRUXELLES — HEURES DE DÉPART.	KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE	A AMSTERDAM — HEURES DE DÉPART.	KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— 11 h. ○ Douvres, Calais, Lille	388	69	9 h.	Rap. Écon.	— 8 h. 30 ● Harwich et Hoek v. Holland	»	47	12 h.	Rap.
	— 9 h. 55 ○ Douvres, Ostende	370	49	8 h.		— 8 h. 30 ○ Queenborough, Flessingue	522	47	14 h.	
	— 8 h. 30 ● Harwich, Anvers	415	38	15 h.						
DE PÉTERSBOURG PAR	— 7 h. ● Berlin, Cologne	2314	291	2 j. 10 h.		— 7 h. ● Berlin, Hanovre, Osnabrück	2311	269	2 j. 3 h.	
DE MOSCOU PAR	— 6 h. 30 ● Berlin, Cologne	2731	320	2 j. 11 h.		— 6 h. 30 ● Berlin, Hanovre, Osnabrück	2728	298	2 j. 4 h.	
DE BERLIN PAR	— 11 h. 55 ● Cologne	731	90	12 h.		— 10 h. 7 ● Hanovre et Osnabrück	728	68	12 h.	
DE VIENNE PAR	— 8 h. 20 ● Cologne	1189	130	1 j. 4 h.		— 8 h. 20 ● Nuremberg, Francfort	1220	131	1 j. 3 h	Rap. Écon.
						— 7 h. 45 ○ Munich, Mayence	1351	134	1 j. 12 h.	
DE ROME PAR	— 9 h. ○ Bologne, Gothard, Bâle	1327	151	1 j. 11 h.		— 2 h. 30 ○ Bologne, Gothard, Bâle Cologne	1483	159	2 j. 6 h.	Écon.
						— 2 h. 30 ○ Bologne, Gothard, Bâle Bruxelles	1568	173	2 j. 1 h.	Rap.
DE BALE PAR	— 9 h. 55 ○ Strasbourg, Metz	589	64	11 h.		— 10 h. 30 ● Strasbourg. Cologne	755	81	22 h.	
						— 9 h. 41 ● Strasbourg, Metz, Bruxelles	830	86	17 h.	Rap. Écon.
DE MADRID PAR	— 8 h. ● Irun, Bordeaux, Paris	1763	200	1 j. 21 h.		— 8 h. ● Irun, Bordeaux, Paris, Bruxelles	2004	222	2 j. 5 h.	
DE LISBONNE PAR	— 7 h. 30 ● MADRID, ajouter aux routes de Madrid	663	77	1 j.	en plus	— 7 h. 30 ● MADRID, aujouter aux routes de Madrid	663	77	1 j.	en plu
DE COPENHAGUE PAR	— 8 h. 10 ● Hambourg, Cologne	1021	113	1 j. 8 h.		— 9 h. 5 ○ Hambourg, Osnabrück	839	94	1 j. 1 h.	
DE CHRISTIANIA PAR	— 11 h. 15 ● COPENHAGUE, ajouter aux routes de Copenhague	671	74	21 h.	en plus	— 11 h. 15 ● COPENHAGUE, ajouter aux routes de Copenhague	671	74	21 h.	en plus
DE STOCKHOLM PAR	— 9 h. 50 ● COPENHAGUE, ajouter aux routes de Copenhague	648	77	22 h.	en plus	— 6 h. ● COPENHAGUE, ajouter aux routes de Copenhague	648	77	15 h.	en plus
DE CONSTANTINOPLE PAR	— 7 h. 20 ● Vienne, Nuremberg, Cologne	2848	334	3 j. 4 h.		— 7 h. 20 ● Vienne, Nuremberg, Cologne	2378	335	3 j. 5 h.	
D'ATHÈNES PAR	— 12 h. ○ Patras, Brindisi, Bologne, Gothard, Bâle	2650	310	3 j. 10 h.		— 12 h. ○ Patras, Brindisi, Bologne, Gothard, Bâle, Bruxelles	2822	328	4 j.	

Avis important. — Les chiffres des distances et des prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous réserve de leur exactitude.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe pour les trajets en chemin de fer en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

TRAINS DE LUXE

Madrid-Paris	Entre ces deux villes on gagne en rapidité				5 h.	On paie en plus		82 fr. 60.
Lisbonne-Paris	—	—	—	—	9 h.	—	—	197 fr. 60.
Constantinople-Vienne	—	—	—	—	10 h.	—	—	42 fr. 80.
Vienne-Bruxelles	—	—	—	—	4 h.	—	—	40 fr. 35.
Vienne-Cologne	—	—	—	—	4 h.	—	—	29 fr. 75.

WAGONS-LITS ATTELÉS AUX EXPRESS

Paris-Amsterdam. Train de 11 h. ●
Brindisi-Bologne. Train de 5 h. 35 ○
Vienne-Munich. Train de 8 h. 20 ●
Vienne-Mayence. Train de 8 h. 20 ●
Madrid-Paris. Train de 8 h. ●
Bordeaux-Paris. Trains de 10 h. 30 ● et de 6 h. 45 ● (*Sud-Express*).
Bâle-Bruxelles. Train de 9 h. 41 ●
Rome-Bâle. Train de 2 h. 30 ○

Prix, Distances et Durées de Trajet

DES GRANDES VILLES DE FRANCE A GENÈVE

Ces Tableaux groupent ici pour la Première fois

LES INDICATIONS *qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher* (*données en* marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables *de l'Europe occidentale, centrale, orientale, etc.*), *par les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité de temps, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant à ses lecteurs des renseignements sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournit les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément, *les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils ont eu peine à choisir.*

*Leur choix fait, il les renvoie, pour plus de détails, à l'*Indicateur *et au* Livret-Chaix *de juillet* 1895.

	HEURES DE DÉPART.		A GENÈVE KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— 9 h. 25 ○ — 9 h. 05 ● — 7 h. 25 ●	Dijon, Mâcon, Bourg	626	70	10 h. 1/2	*Rapide.* Économique
DE LYON PAR	— 7 h. 14 ○	Ambérieu, Culoz	168	19	4 h. 1/2	*Rapide.* Économique
DE MARSEILLE PAR	— 11 h. 20 ● — 10 h. 43 ○	Lyon, Ambérieu, Culoz	519	58	12 h.	*Rapide.* Économique
DE BORDEAUX PAR	— 11 h. 20 ● — 7 h. 18 ●	Périgueux, Limoges, Lyon Toulouse, Cette, Lyon	791 1001	89 112	20 h. 3/4 24 h.	*Rapide.* Économique
DE LILLE PAR	— 1 h. 23 ○	Paris, Dijon, Mâcon, Bourg	876	98	16 h. 1/4	*Rapide.* Économique
DE TOULOUSE PAR	— 12 h. 47 ○ — 11 h. 17 ●	Cette, Tarascon, Lyon	744	83	20 h.	*Rapide.* Économique
DE NANTES PAR	— 8 h. 25 ○ — 11 h. 40 ● — 3 h. 05 ○	Paris, Mâcon, Bourg Tours, Bourges, Lyon	1053 708	114 86	20 h. 1/2 24 h.	*Rapide.* Économique
DU HAVRE PAR	— 12 h. 23 ○ — 10 h. ●	Paris, Mâcon, Bourg	854	96	17 h 1/2	*Rapide.* Économique
DE ROUEN PAR	— 2 h. 10 ○ — 12 h. 23 ●	Paris, Mâcon, Bourg	766	85	15 h. 1/2	*Rapide.* Économique
DE NANCY PAR	— 11 h. 20 ○ — 12 h. 30 ○ — 5 h. 34 ●	Belfort, Bâle Dijon, Mâcon	521 544	55 61	13 h. 1/2 14 h. 1/2	Économique *Rapide.*
DE DIJON PAR	— 2 h. 16 ○ — 2 h. 24 ●	Mâcon, Bourg	311	35	6 h.	*Rapide.* Économique

VOYAGES D'EXCURSION

avec itinéraires tracés d'avance au gré des voyageurs sur les réseaux P.-L.-M., Est, État, Midi, Nord, Orléans ou Ouest.

L'itinéraire doit ramener au point de départ; faculté de sortir de France par une gare frontière, et d'y rentrer par une autre; ainsi que d'interrompre le voyage par chemin de fer entre certains points. — Prix en raison du parcours total à effectuer. — Minimum 300 kilomètres. — Demande à faire 5 jours à l'avance.

Extrait du *Barème des prix* :

1001 à 1100 kilomètres,	89 francs en 1re cl.,	67 francs en 2e cl.		1601 à 1700 kilomètres,	129 francs en 1re cl.,	97 francs en 2e cl.
1201 à 1300 —	103 — —	77 — —		1801 à 1900 —	141 — —	105 — —
1401 à 1500 —	117 — —	87 — —		2001 à 2200 —	157 — —	117 — —

Durée de validité : 30 jours jusqu'à 1500 kilomètres; 45 jours jusqu'à 3000 kilomètres; 60 jours au-dessus de 3000 kilomètres.

Billets collectifs : Pour plus de 2 personnes les prix sont réduits de 10 0/0 pour la 3e et de 25 0/0 pour la 4e et les personnes en plus de la 4e.

VOYAGES CIRCULAIRES SUR LE RÉSEAU P.-L.-M.

Billets collectifs de famille dont les membres voyagent ensemble.

Le prix s'obtient en ajoutant au prix de 3 billets de voyages circulaires à itinéraires facultatifs individuels la moitié du prix d'un de ces billets pour chaque membre de la famille en plus de 3.

VOYAGES CIRCULAIRES EN SUISSE

avec itinéraires établis par le voyageur.

Billets circulaires combinés (voir tableau n° 12, Lucerne, précédemment publié).

VOYAGES CIRCULAIRES

à itinéraires fixes.

— Paris, Dijon, Genève, Lausanne, Berne, Interlaken, Berne, Neuchâtel, Dijon, Paris : 30 jours, 125 fr. en 1re cl; 95 fr. en 2e cl.
— Paris, Dijon, Genève, Lausanne, Berne, Interlaken, Lucerne, Bâle, Paris : 30 jours, 134 francs en 1re cl.; 100 francs en 2e cl.

Billets circulaires en Savoie (chemins de fer, voitures et bateaux) permettant de visiter Martigny, le col de Balme, Chamonix, Chambéry, la Grande-Chartreuse, Aix-les-Bains, le lac du Bourget et le lac d'Annecy.

Au départ de Genève : validité 15 jours, prix : 35 à 55 francs en 1re cl; 30 à 45 francs en 2e cl., suivant l'itinéraire.

BILLETS ALLER ET RETOUR

Paris-Chamonix, validité 15 jours, 127 francs en 1re cl.; 95 fr. 40 en 2e cl.
Lyon — — 10 — 56 fr. 25 — 40 fr. 15 —

Tableau N° 15

Aux Bords du Lac Le

Le plus Simple et le

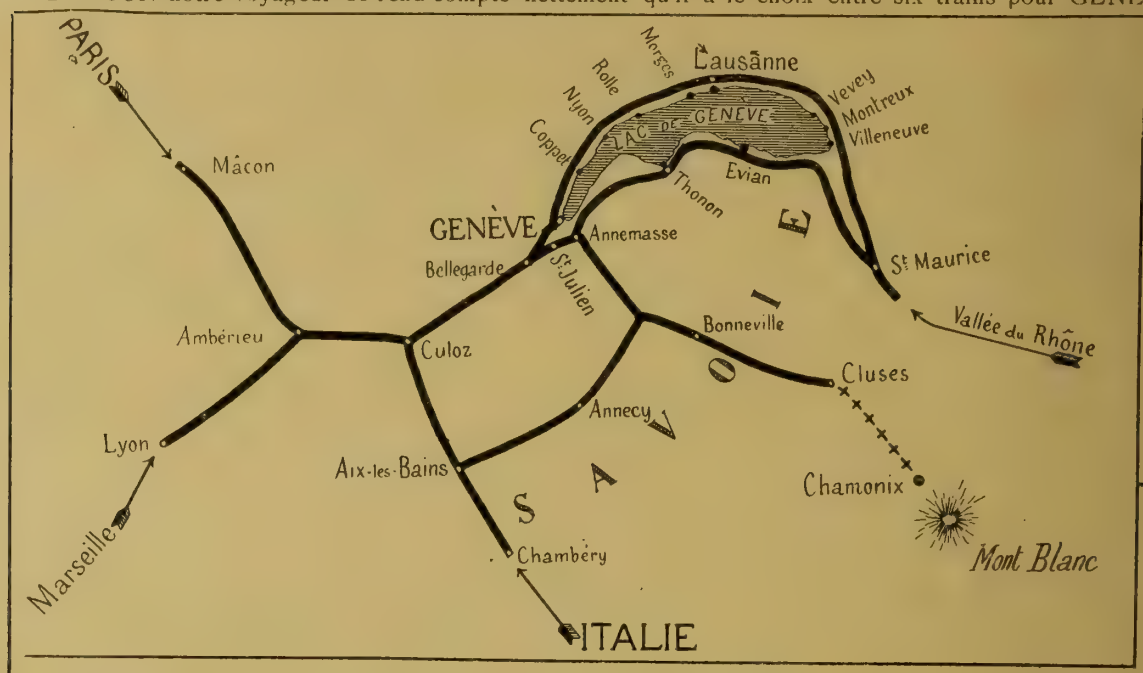
D'un Seu

Chacun de nos Lecteurs peut choisir instantanément le Train qui le n

EXEMPLE : Un habitant de NANTES cherche sa ville sur le Tableau; il voit immédiatement qu'il a 3 tr à sa disposition : *Un de Nuit*, 11 h. 40 ●, *deux de Jour*, 8 h. 25 ○ et 3 h. 5 par 2 directi 1° Paris, 2° Bourges et Lyon. Il choisit la direction de Lyon, train de 3 h. 5 de l'après-midi. Il le trait blanc (*trajet de jour*), puis noir (*trajet de nuit*), et voit qu'il arrive à LYON à 8 h. 16 du matin (trait blanc, *trajet de jo*

(Le signe [ ] indique l'arrivée à une gare exigeant un changement de train. Le même signe renversé [ ] marque le point de départ après changement de t

De LYON notre voyageur se rend compte néttement qu'il a le choix entre six trains pour GENÈVE : *Quatre de J*



Regarder ces

avant de

Heures de jour . .

Heures de nuit . .

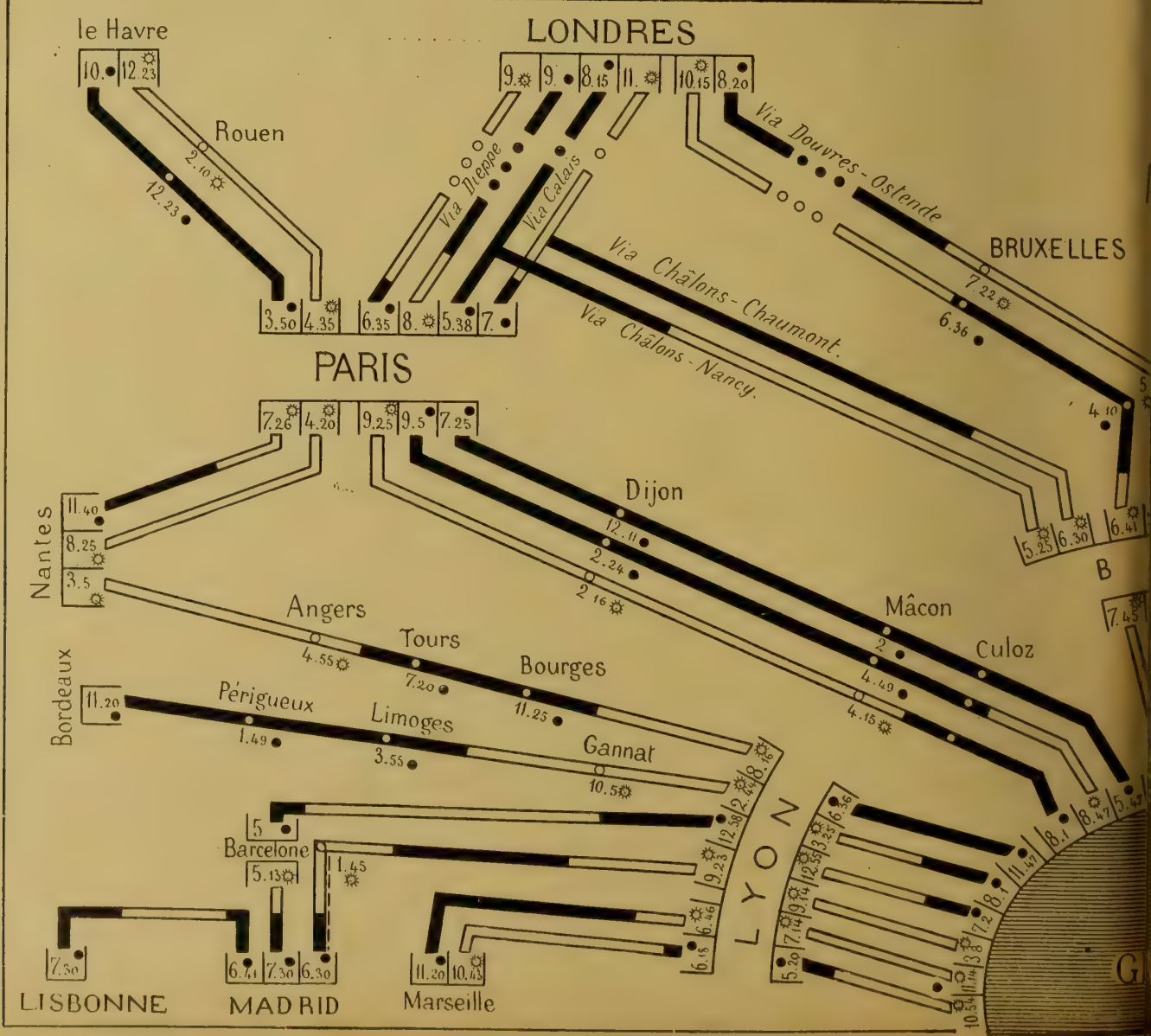
Trajet de jour (che

Trajet de nuit (che

Trajet de nuit par

Trajet de jour par

Train de luxe. . .



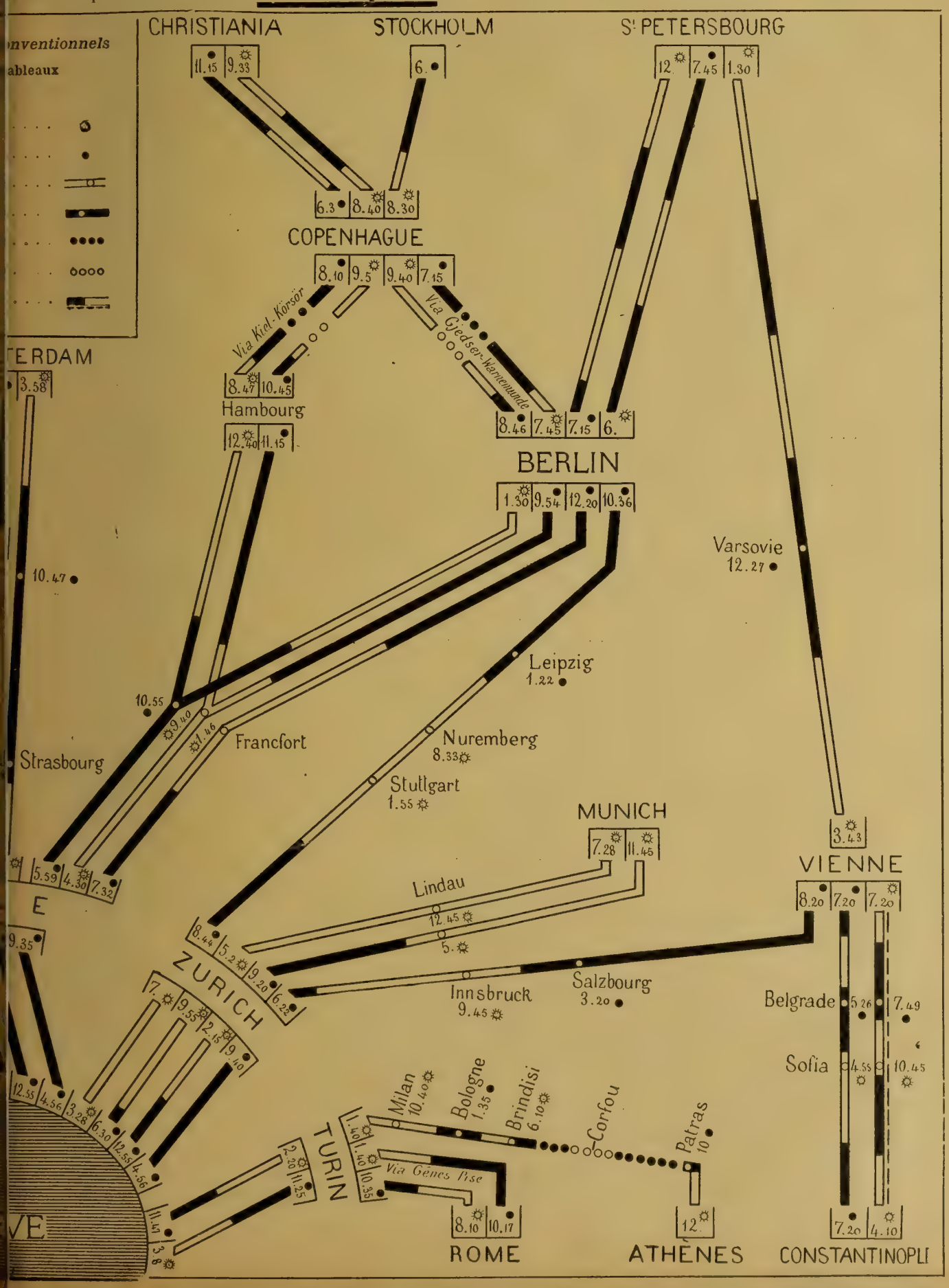
GUIDES JOANNE : 7 fr. 50

Coup d'Œil

d'une quelconque des Grandes Villes de FRANCE ou d'EUROPE à GENÈVE

7 h. 14 ●, 9 h. 14 ☼, 12 h. 55 ☼ et 3 h. 25 ☼, *deux de Nuit* : 6 h. 36 ● et 5 h. 20 ●. Il préfère ne pas rester à Lyon : il prendra le train du matin le plus proche, 9 h. 14 ☼. Il constate qu'il voyagera le jour (trait blanc). Il arrive à GENÈVE à 3 h. 8 ☼.

Cet itinéraire obtenu ainsi instantanément aurait demandé au voyageur le plus rompu au maniement des Indicateurs au minimum un quart d'heure de recherches. Le même voyageur expérimenté étudiant son départ de CHRISTIANIA perdrait au minimum trois heures à chercher les correspondances, à trouver le prix et à compter les kilomètres d'un itinéraire que notre tableau lui permet d'embrasser d'***un seul coup d'œil***.



Prix, Distances et Durées de Trajet
DES GRANDES VILLES D'EUROPE A GENÈVE

	Heures de départ.		A Genève			
			Kil.	Prix 1re cl.	Durée	Voie
DE LONDRES PAR	— 11 h. ○	Douvres, Calais, Paris, Dijon	1086	145	21 h. 3/4	Rapide.
	— 8 h. 15 ●					Économique
	— 9 h. ●	Newhaven, Dieppe, Paris, Dijon	....	113	20 h. 3/4	Rapide.
	— 9 h. ○					Économique
DE PÉTERSBOURG PAR	— 12 h. ○	Berlin, Francfort, Bâle	2721	325	62 h.	Rapide.
	— 7 h. 45 ●					Économique
	— 12 h. ○	Berlin, Stuttgart, Zurich	2922	344	66 h.	
DE BERLIN PAR	— 1 h. 30 ○	Francfort, Bâle	1138	124	26 h.	Rapide
	— 9 h. 55 ●					Économique
	— 10 h. 30 ●	Stuttgart, Zurich	1339	143	30 h. 1/2	
DE MUNICH PAR	— 11 h. 45 ○	Lindau, Zurich	647	70	17 h.	Rapide.
						Économique
DE HAMBOURG PAR	— 12 h. 40 ○	Francfort, Bâle	1145	123	25 h. 1/2	Rapide.
	— 11 h. 15 ●					Économique
DE VIENNE PAR	— 8 h. 20 ●	Salzbourg, Innsbruck, Zurich	1185	117	32 h. 1/2	Rapide.
						Économique
DE ROME PAR	— 8 h. 10 ○	Pise, Gênes, le Mt-Cenis	870	107	25 h. 1/2	Rapide.
	— 10 h. 17 ●					Économique
DE BRUXELLES PAR	— 7 h. 22 ○	Strasbourg, Bâle	845	89	21 h.	Économique
	— 6 h. 36 ●					
	— 12 h. 58 ○	Paris, Dijon	937	105	16 h. 3/4	Rapide.
	— 11 h. 43 ●					
D'AMSTERDAM PAR	— 3 h. 58 ○	Cologne, Strasbourg, Bâle	1011	107	23 h. 1/2	Rapide.
	— 7 h. 20 ○	Paris, Dijon	1178	126	22 h.	Économique
	— 6 h. 10 ●					
DE MADRID PAR	— 6 h. 30 ●	Barcelone, Lyon	1578	175	48 h.	Rapide.
						Économique
DE LISBONNE PAR	— 7 h. 30 ●	Madrid, Barcelone, Lyon	2241	252	72 h.	Rapide.
						Économique
DE COPENHAGUE PAR	— 9 h. 05 ○	Hambourg, Francfort, Bâle	....	162	40 h.	Économique
	— 9 h. 40 ○	Berlin, Francfort, Bâle	1301	172	39 h.	Rapide.
DE STOCKHOLM PAR	— 6 h. ●	Copenhague, Berlin, Francfort, Bâle	2419	249	54 h.	Économique
						Rapide.
DE CHRISTIANIA PAR	— 9 h. 33 ○	Copenhague, Berlin, Francfort, Bâle	2472	246	63 h.	Rapide.
						Économique
DE CONSTANTINOPLE PAR	— 7 h. 20 ●	Vienne, Zurich	2815	313	3 j. 1/2	Rapide.
						Économique
D'ATHÈNES PAR	— 12 h. ○	Patras, Brindisi, Bologne, Mt-Cenis	2095	250	3 j. 1/2	Rapide.
						Économique

Avis important. — Les chiffres des distances et des prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR

Londres-Chamonix, validité : 45 jours — via Calais, 232 fr. 85 en 1re classe et 174 fr. 65 en 2e classe. via Dieppe, 199 fr. 81 — 148 fr. 15 —

Londres-Genève, validité : 45 jours. — via Calais, 210 fr. 80 en 1re classe et 154 fr. 85 en 2e classe. via Dieppe, 173 fr. 75 — 124 fr. 35 —

Prix, Distances et Durées de Trajet

DES GRANDES VILLES DE FRANCE A TROUVILLE

Ces Tableaux groupent ici pour la Première Fois

Les indications *qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher* (*données en* marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables *de l'Europe occidentale, centrale, orientale, etc.*) *par les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité de temps, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant à ses lecteurs des renseignements sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournit les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément, *les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils ont eu peine à choisir.*

*Leur choix fait, il les renvoie, pour plus de détails, à l'*Indicateur *et au* Livret-Chaix *de juillet* 1895.

	HEURES DE DÉPART.		A TROUVILLE			
			KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	les express	Mantes, Évreux, Lisieux	220	24,65	4 h.	
DE LYON PAR	— 10 h. 40 ●	Paris, Mantes, Évreux, Lisieux	732	82	18 h.	
DE MARSEILLE PAR	— 1 h. 50 ○	Paris, Lisieux	1083	121	23 h.	
DE BORDEAUX PAR	— 10 h. 30 ●	Paris, Lisieux	798	79	15 h.	
DE LILLE PAR	— 7 h. 50 ○	Paris, Lisieux	467	54	8 h.	*Rapide.*
	— 7 h. 50 ○	Amiens, Clères, Rouen, Glos-Montfort, Quetteville et Pont-l'Evêque	392	42	15 h	Économique
DE TOULOUSE PAR	— 7 h. 05 ●	Paris, Lisieux	993	95	23 h.	
DE NANTES PAR	— 8 h. 25 ○	Paris, Lisieux	647	69	13 h.	*Rapide.*
	— 3 h. 05 ○	Le Mans, Mézidon, Lisieux	333	40	9 h.	Économique
DE NANCY PAR	— 9 h. 30 ●	Paris-Lisieux	573	65	14 h.	
DU HAVRE PAR	— le service de bateaux, 4 fois par jour		15	3	1/2 h.	
DE ROUEN PAR	— 5 h. 58 ○	Glos-Montfort, Quetteville et Pont-l'Évêque	111	12	4 h.	

Avis important. — Les chiffres des distances et des prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

WAGON-RESTAURANT

Aux trains de 5 h. ○ et de 6 h. 30 ● de Paris.

BILLETS SIMPLES DE PARIS A TROUVILLE

1re cl. : 24 fr. 65; 2e cl. : 16 fr. 65; 3e cl. : 10 fr. 85. (Le train de 1 h. 30 ○ ne prend que des voyageurs de 1re cl.; ceux de 5 h. ○ et 6 h. 30 ● que des voyageurs de 1re et de 2e cl.)

BILLETS D'ALLER ET RETOUR DE PARIS A TROUVILLE

1re cl. : 30 fr.; 2e cl. : 21 fr. 50. — Ces billets sont valables au départ depuis le jeudi soir 5 h., jusqu'au dimanche soir; et, au retour, le dimanche et le lundi par tous les trains. — Les voyageurs porteurs de ces billets ont le droit de revenir par le Havre. La traversée de Trouville au Havre est à leurs frais. Les voyageurs munis de billets analogues pour le Havre peuvent de même revenir par Trouville.

BILLETS CIRCULAIRES A ITINÉRAIRE FIXE

Il est délivré plusieurs de ces billets au départ de Paris, ou passant par Paris, donnant droit de visiter Rouen, le Havre, Trouville et des parties plus ou moins étendues de la Normandie et de la Bretagne : 1re cl. : de 50 à 105 fr.; 2e cl. : de 40 à 90 fr. Validité : un mois. — Itinéraire ne passant pas par Paris. Principaux arrêts : Rouen, Dieppe, le Havre, Trouville, Caen, Cherbourg, Saint-Lô, Granville, le Mont Saint-Michel, Saint-Malo, Dinard, Rennes, le Mans, Alençon, Lisieux, Rouen (presque toutes les stations balnéaires de la côte de Dieppe à Dinard). 1re cl. : 100 fr.; 2e cl. : 80 fr. Validité : un mois. Billets circulaires au départ de Londres, passant par Trouville, depuis : 1re cl. : 96 fr. 50; 2e cl. : 72 fr. 75. Validité : un mois. — De plus la Cie délivre des billets à **itinéraire facultatif**.

ABONNEMENTS ENTRE PARIS ET TROUVILLE	1re cl.	2e cl.	3e cl.
Un mois	106 fr. 80	80 fr. 40	53 fr. 80
Trois mois	267 fr. »	200 fr. 40	140 fr. 40

Des billets de bains de mer, à prix réduit, valables 33 jours, sont délivrés pour Trouville, en passant par Paris, **des principales stations du RÉSEAU de l'EST**, des gares frontières, d'Epernay, Châlons-sur-Marne, Bar-le-Duc, Verdun, Nancy, Lunéville, Reims, Sedan, Troyes, Chaumont, Vesoul, Épinal, Belfort, Givet, Mézières, Charleville, Château-Thierry.

De Rouen au Havre, et inversement, en bateau à vapeur, sur la Seine. Départs chaque jour. Heure variable selon la marée, entre 5 h. 1/2 du matin et 2 h. 1/4 du soir.

Du Havre à Trouville, et inversement, par bateau à vapeur, quatre départs par jour de chaque port : 1re cl. : 3 fr.; 2e cl. : 1 fr. 60; 3e cl. : 0 fr. 85.

Tableau N° 16

A TROUVILLE e

Le plus Simple et le p

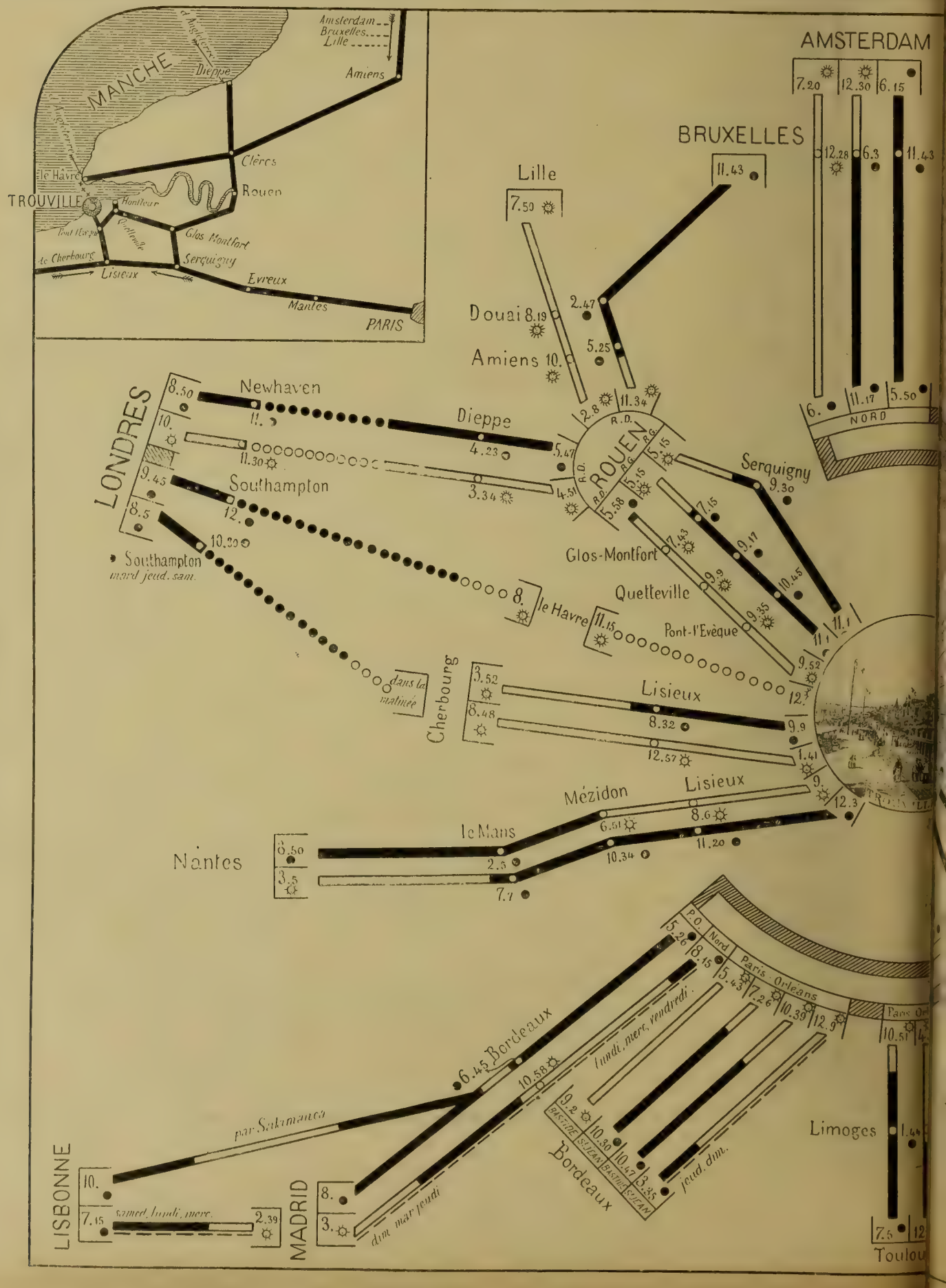
D'un Seul

Chacun de nos Lecteurs peut choisir instantanément le Train qui le mène

EXEMPLE : Un habitant de TOULOUSE cherche sa ville sur le Tableau : il voit immédiatement qu'il a *Deux trai* à sa disposition : *de Nuit*, 7 h. 5 ● et 12 h. ⊙, par la direction de Paris. Il choisit le train d minuit. Il suit le trait noir (*trajet de nuit*), puis blanc (*trajet de jour*), et voit qu'il arrive PARIS à 4 h. 28 de l'après-midi (trait blanc, *trajet de jour*).

(Le signe ⌊ ⌋ indique l'arrivée à une gare exigeant un changement de train. Le même signe renversé ⌈ ⌉ marque le point de départ après changement de trai

De PARIS notre voyageur se rend compte nettement qu'il a le choix entre dix trains pour TROUVILLE, marqués le lon



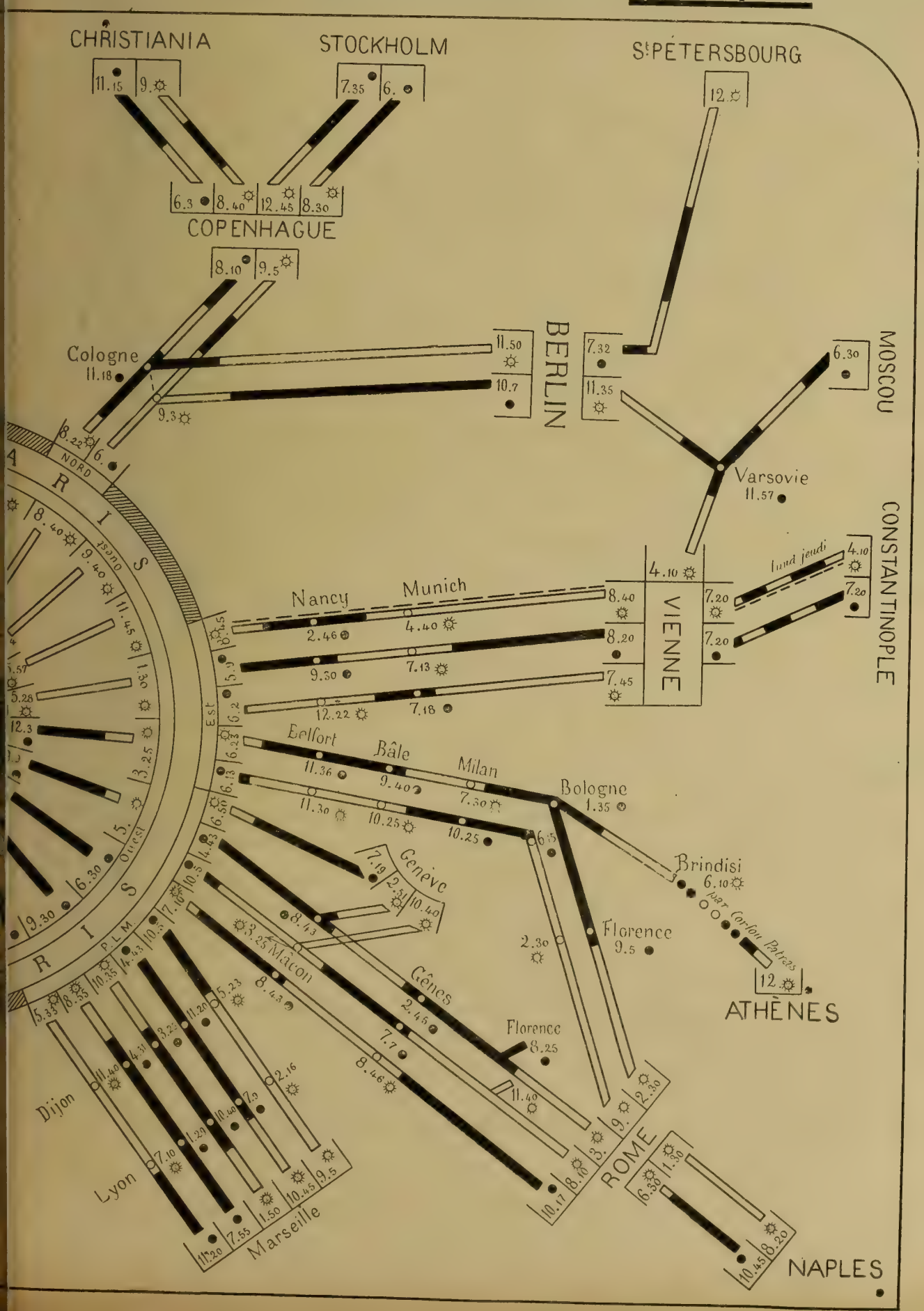
GUIDES JOANNE : 7 fr. 50

EN NORMANDIE
Rapide des Indicateurs
Coup d'Œil

une quelconque des Grandes Villes de FRANCE ou d'EUROPE à TROUVILLE

du grand demi-cercle où est inscrit Paris : *Sept de Jour* : 7 h. 40 ☾, 8 h. 40 ☼, 9 h. 40 ☼, 11 h. 40 ☼, 1 h. 30 ☾, 3 h. 25 ☼ et 5 h. ☼, *trois de Nuit* : 6 h. 30 ●, 9 h. 30 ● et 12 h. 40 ●. Il préfère ne pas rester à Paris : il prendra le train de l'après-midi le plus proche, 5 h. 30 ●. Il constate qu'il voyagera la nuit (trait noir). Il arrive à TROUVILLE à 11 h. 1 ●.

Cet itinéraire obtenu ainsi instantanément aurait demandé au voyageur le plus rompu au maniement des Indicateurs au minimum un quart d'heure de recherches. Le même voyageur expérimenté étudiant son départ de CHRISTIANIA perdrait au minimum deux heures à chercher ce que notre tableau lui permet d'embrasser d'*un seul coup d'œil*.



INDICATEUR CHAIX : Juillet 1895

Prix, Distances et Durées de Trajet
DES GRANDES VILLES D'EUROPE A TROUVILLE

	HEURES DE DÉPART.		A TROUVILLE KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— 9 h. 45 ●	Southampton, le Havre	»	36	14 h.	Économique
	— 8 h. 05 ●	Southampton, Cherbourg, Lisieux	»	60	17 h.	
	— 10 h. ○	Newhaven, Dieppe, Rouen, Glos-Montfort, Quetteville, Pt-l'Évêque	377	49	13 h.	*Rapide.*
	— 8 h. 50 ●					
DE PÉTERSBOURG PAR	— 12 h. ○	Berlin, Cologne, Paris	2885	344	2 j. 12 h.	
DE MOSCOU PAR	— 6 h. 30 ●	Berlin, Cologne, Paris	3302	373	2 j. 18 h.	*Rapide.*
	— 6 h. 30 ●	Vienne, Munich, Paris	3558	461	3 j. 16 h.	Économique
DE BERLIN PAR	— 11 h. 50 ○	Cologne, Paris	1302	143	1 j. 1 h.	
DE VIENNE PAR	— 8 h. 20 ●	Munich, Paris	1622	177	1 j. 14 h.	
DE ROME PAR	— 2 h. 30 ○	Bologne, le St-Gothard, Bâle, Paris	1789	211	1 j. 20 h.	
	— 10 h. 17 ●	Gênes, le Mt-Cenis, Mâcon, Paris	1672	188	1 j. 14 h.	*Rapide.* Économique
DE BRUXELLES PAR	— 11 h. 43 ●	Douai, Amiens, Rouen, Glos-Montfort, Quetteville, Pt-l'Évêque	461	50	24 h.	Économique
	— 11 h. 43 ●	Paris	531	60	12 h.	*Rapide.*
D'AMSTERDAM PAR	— 6 h. 15 ●	Bruxelles, Amiens, Rouen, Glos-Montfort, Quetteville, Pt-l'Évêque	702	71	29 h.	Économique
	— 6 h. 15 ●	Bruxelles, Paris	772	81	17 h.	*Rapide.*
DE GENÈVE PAR	— 7 h. 19 ●	Mâcon, Paris	846	95	16 h.	
DE MADRID PAR	— 8 h. ●	Bordeaux, Paris	1672	190	1 j. 17 h.	
DE LISBONNE PAR	— 10 h. ●	Salamanque, Bordeaux, Paris	2109	267	2 j. 15 h.	*Rapide.*
	— 7 h. 30 ●	Madrid, Bordeaux, Paris	2335	267	2 j. 18 h.	
DE COPENHAGUE PAR	— 8 h. 10 ●	Cologne, Paris	1520	174	1 j. 17 h.	
DE STOCKHOLM PAR	— 7 h. 35 ●	COPENHAGUE. Ajouter aux routes de Copenhague	648	77	1 j.	*En plus.*
DE CHRISTIANIA PAR	— 11 h. 15 ●	COPENHAGUE. Ajouter aux routes de Copenhague	671	74	21 h.	*En plus*
DE CONSTANTINOPLE PAR	— 4 h. 10 ○	(*Orient-Express*) VIENNE. Ajouter aux routes de Vienne	1660	240	1 j. 15 h.	*En plus.*
D'ATHÈNES PAR	— 12 h. ○	Patras, Brindisi, Bologne, le St-Gothard, Bâle, Paris	2814	330	3 j. 22 h.	

Avis important. — Les chiffres des distances et des prix ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous réserve de leur exactitude.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe pour les trajets en chemin de fer en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

TRAINS DE LUXE

Vienne-Paris (*Orient-Express*). . . . . Entre ces deux villes on gagne en rapidité 8 h. 45. On paie en plus 37 fr. 90.
Constantinople-Paris (*Orient-Express*). . — — — — 16 h. 45. — — 80 fr. 70.
Madrid-Paris (*Sud-Express*). . . . . — — — — 5 h. — — 82 fr. 60.
Lisbonne-Paris (*Sud-Express*) . . . . . — — — — 9 h. — — 197 fr. 60.
Bordeaux-Paris (*Sud et Pyrénées-Express*). Même temps que les rapides. — — 33 fr. 05.

WAGONS-LITS ATTELÉS AUX EXPRESS

Départs de Vienne. . . . . Train de 8 h. 20 ●
— de Rome (viâ St-Gothard). — 2 h. 30 ○
— de Rome (viâ Mt-Cenis). . — 10 h. 17 ●
— de Cologne . . . . . — 11 h. 18 ●

Départ d'Amsterdam . . . . . Train de 6 h. 15 ●
— de Bruxelles . . . . . — 11 h. 43 ●
— de Bordeaux . . . . . — 10 h. 30 ●
— de Genève . . . . . — 7 h. 19 ●

Départ de Marseille . . . . . Train de 7 h. 55 ●

TOUR DU MONDE GUIDE

Voyage de Vacances

Offert par le « Tour du Monde » à ses Abonnés

Avec le Concours de la Société des VOYAGES ÉCONOMIQUES

PRIX A FORFAIT (Spécial pour les Abonnés du *Tour du Monde*) : 900 fr.

au départ de Paris : 1re classe en France; 2e classe à l'Étranger.

AU CŒUR DES ALPES

EXCURSION au SALZKAMMERGUT, dans le TYROL, L'ENGADINE

et aux LACS ITALIENS

DÉPART LE 16 AOUT. — RETOUR LE 16 SEPTEMBRE

ITINÉRAIRE :

Paris — Bâle — Innsbruck — Achensee — Rosenheim — Prien — le Chiemsee (château du roi Louis de Bavière) — Salzbourg — Berchtesgaden (les Mines de Sel) — le Kœnigsee — Salzbourg — Mondsee — St-Wolfgang (Schafberg) — Ischl — Hallstadt — Gosau — Steinach — St-Johann — Zell am See — le Brenner — Toblach — Cortina d'Ampezzo (les Dolomites) — Toblach — Bozen — Méran — Eyrs (Col du Stelvio) — Bormio — Tirano — Poschiavo — le Prége (Col de la Bernina) — Pontresina — la Maloïa — Chiavenna — Colico (Lac de Côme) — Bellaggio — Lugano — Luino (Lac Majeur) — Isola Bella — Arona — Milan — Turin — Paris.

PROGRAMME :

Vendredi 16 août. — Dép. de Paris (gare de l'Est), à 8 h. 35 m. Arr. à Bâle à 7 h. 30 s. Conduite à l'hôtel. Dîner. Coucher.

Samedi 17. — Déj. m. Dép. à 7 h. 55. Arr. à Zurich à 10 h. 09, dép. à 10 h. 30. Déj. en route (paquets de provisions). Arr. à Innsbruck à 6 h. 14 s. Installation à l'hôtel. Dîner. Coucher.

Dimanche 18. — Déj. m. A 8 h. 1/2 visite de la ville à pied. La place Marguerite, la statue du duc Rodolphe IV, le Palais des États, la colonne Ste-Anne, l'Hôtel d'Autriche, Goldenes, Dachl, Hofkirche, Monument de Maximilien Ier, le Musée du Château Impérial, Dîner à midi. A 2 h., continuation de la visite de la ville en voitures, la rue Marie-Thérèse, le pont de l'Inn, Iselberg, les quais, retour à l'hôtel. Repos. Dîner. Coucher.

Lundi 19. — Déj. m. Dép. en ch. de fer à 8 h. 58. Arr. à Jenbach à 9 h. 56. Dép. pour Achensee à 10 h. 05. Arr. à 10 h. 42. Promenade sur le lac. Dîner à 11 h. à Pertisau. Dép. à midi 20 pour Achensee et Jenbach. Dép. de Jenbach pour Rosenheim à 1 h. 51. Arr. à 3 h. 52. Souper. Coucher.

Mardi 20. — Déj. m. Dép. à 9 h. 08 pour Prien. Dîner à 11 h. 1/2. Dép. à midi 55 en tramway pour le Chiemsee. Embarquement à 1 h. 10 : Herreninsel (visite du château du roi Louis de Bavière, construction majestueuse sur le modèle du Palais de Versailles). Retour à Prien. Souper. Coucher.

Mercredi 21. — Petit déj. Dép. en ch. de fer à 10 h. Arr. à Salzburg à midi. Dîner. Visite de la ville à pied. Musée Carolina et Augusteum, la place et la statue de Mozart, la maison de Mozart, la Cathédrale, l'Église St-Pierre, le Château, la place de la Résidence. Retour à l'hôtel. Souper. Coucher.

Jeudi 22. — Petit déj. Dép. à 7 h. en voit. pour Berchtesgaden. Visite des Mines de Sel. Dîner. A 1 h. 1/2, dép. pour le Kœnigsee. Promenade sur le lac, qui est un des plus pittoresques que l'on puisse voir en raison des rochers qui l'entourent et qui atteignent jusqu'à 2500 m. A 4 h. 1/2, dép. en voit. pour Salzburg. Souper. Coucher.

Vendredi 23. — Petit déj. Promenade à pied au Kapuzinerberg. Ascension par le funiculaire du Mönchberg. Retour à l'hôtel. Dîner. Dans l'après-midi, ascension du Gaisberg par le ch. de fer à crémaillère (panorama splendide). Souper. Coucher.

Samedi 24. — Petit déj. Dép. de Salzburg à 9 h. 25 pour Mondsee. A 11 h. dîner à Mondsee; à midi 1/2 dép. en voit. pour Unterach. Arr. à 1 h. 3/4. (Ville pittoresquement située près de l'extrémité de l'Attersee et au débouché de la See-Ach dans le lac.) Dép. à 2 h. pour See. Arr. à 3 h. Dép. en bateau à 3 h. 15 pour Plomberg et de là à St-Wolfgang. Arr. vers 6 h. du s. Souper. Coucher.

Dimanche 25. — Séjour à St-Wolfgang. Ascension du Schafberg. Dîner. Repos dans l'après-midi. Souper. Coucher.

Lundi 26. — Petit déj. Dép. pour Ischl à 9 h. 40. Arr. à 10 h. 35. Dîner à 11 h. 1/2. Promenade dans la ville (célèbre par ses bains salins qui en font, pendant la belle saison, le

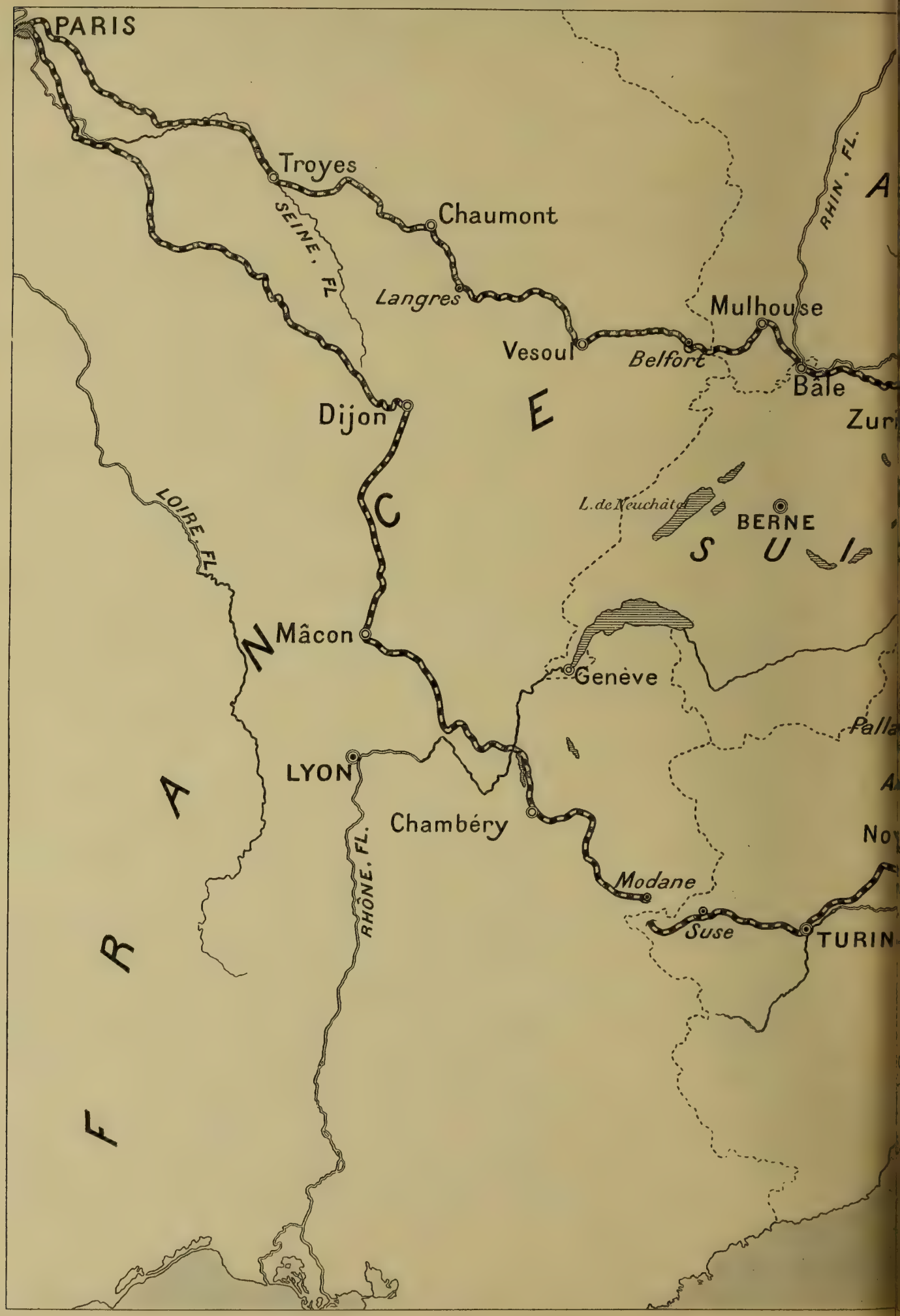
Dernier délai d'Inscription pour nos Abonnés : SAMEDI 10 AOUT 1895

aux Bureaux du *Tour du Monde*, 79, boulevard Saint-Germain.

Tableau N° 17

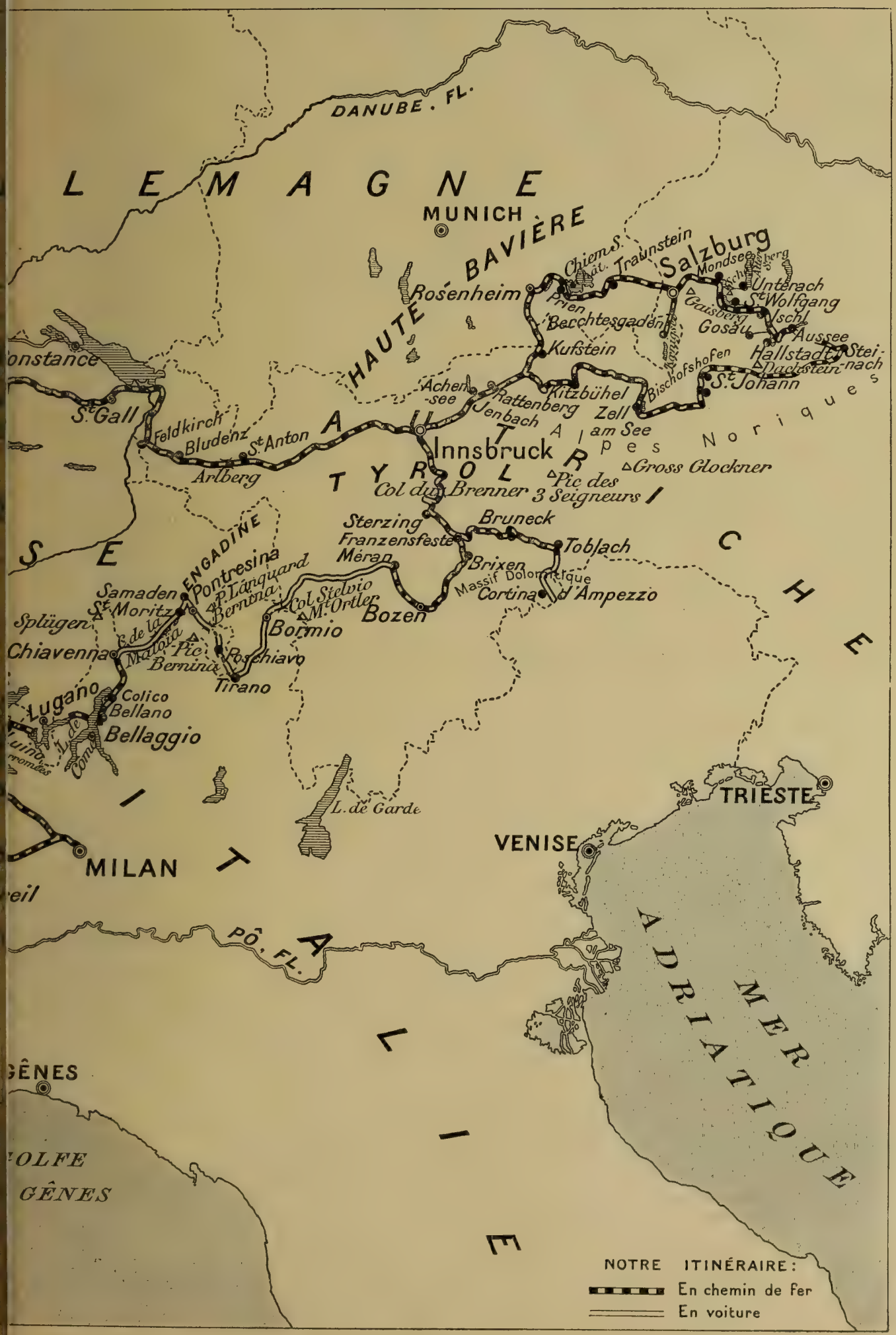
Carte-Itinéraire du V

Offert par le Tour du Monde à ses Abonnés, avec



YAGE DE VACANCES

Concours de la Société des Voyages Économiques



rendez-vous de la cour et de l'aristocratie autrichienne). Dép. à 4 h. 05 pour Hallstadt. Souper. Coucher.

Mardi 27. — Petit déj. Dép. vers 7 h. du m. en voit. pour Gosau. Vue des lacs Gosau et Vorder et des glaciers de Dachstein. Dîner à Gosau. Retour à Hallstadt pour 4 h. Dép. en bateau pour la station du ch. de fer et de là à Aussee. Souper. Coucher à Aussee.

Mercredi 28. — Petit déj. Dép. en ch. de fer à 7 h. pour Steinach et St-Johann. Arr. à midi 1/2. Dîner. Dans l'après-midi, promenade en voit. aux gorges et cascades de Lichtensteinklamm. Souper. Coucher à St-Johann.

Jeudi 29. — Petit déj. Dép. à 9 h. 23 en ch. de fer pour Zell. Arr. à 10 h. 24. Dîner à midi. Petite promenade sur le lac. Repos. Dîner. Coucher à Zell am See.

Vendredi 30. — Petit déj. Dép. à 10 h. 24 en ch. de fer. Déj. en route (paquets de provisions). Passage du Brenner. Arr. à Toblach à 7 h. 32 du soir. Souper. Coucher.

Samedi 31. — Petit déj. Dép. en voit. vers 7 h. du m. pour Cortina d'Ampezzo. Vue des monts Dolomites. Panorama grandiose. Dîner. Promenade à pied facult. dans l'après-midi au Belvédère. Souper. Coucher à Cortina.

Dimanche 1er *Septembre*. — Petit déj. Dép. en voit. dans la matinée. Dîner à Toblach. Repos. Souper. Coucher.

Lundi 2. — Petit déj. Dép. à 7 h. 30 pour Bozen. Arr. à midi. Dîner. Dép. à 2 h. 25 pour Méran. Arr. à 3 h. 30. Visite de la ville qui est la capitale du Tyrol autrichien, fort bien située sur la Passer. Souper. Coucher.

Mardi 3. — Petit déj. Dép. en voit. (de bonne heure) pour Eyrs. Arr. vers midi. Dîner. Souper. Coucher.

Mercredi 4. — Petit déj. Dép. à 6 h. 30 en voit. pour Bormio en passant par le col du Stelvio, la route la plus élevée de l'Europe. Dîner en route (Franzenshöhe). Arr. à Bormio à 6 h. Souper. Coucher.

Jeudi 5. — Petit déj. Dép. dans la matinée en voit. Dîner à Tirano. Arr. dans l'après-midi à Le Prése. Souper. Coucher aux Bains de Le Prése.

Vendredi 6. — Petit déj. Repos le m. Dîner. Dép. en voit. pour Pontresina en passant par le col de la Bernina. Arr. à Pontresina vers 8 h. Souper. Coucher.

Samedi 7 *et Dimanche* 8. — Séjour à Pontresina. Excursion en voit. dans la vallée du Rosegg et du glacier de Materatsch. Ascension facult. du pic de Landquart.

Lundi 9. — Petit déj. Dép. en voit. à 5 h. du m. pour Chiavenna en passant par Silvaplana et le col de la Maloïa. Arr. à midi 1/2. Dîner. Repos. Souper. Coucher.

Mardi 10. — Petit déj. Promenade à pied dans la ville. Déj. fourch. à 11 h. Dép. en ch. de fer pour Colico à midi et de là en bateau pour Bellaggio. Arr. à 4 h. Conduite à l'hôtel. Visite de la villa Zerbellone. Souper. Coucher.

Mercredi 11. — Petit déj. Repos. A 11 h. 30, déj. Dép. en bateau pour Menaggio, en ch. de fer de Menaggio à Porlezza et en bateau pour Lugano. Arr. à 5 h. Dîner. Coucher à Lugano.

Jeudi 12. — Petit déj. Dép. en bateau pour Luino à 8 h. 30. Arr. à 11 h. Déj. fourch. Dép. à 11 h. 55. Arr. à Isola Bella à 2 h. 10. Dép. à 4 h. 50. Arr. à Arona à 6 h. 21. Dîner. Dép. pour Milan. Arr. à 8 h. 50 s. Coucher.

Vendredi 13. — Petit déj. à 9 h. Visite de la ville en voit. : La place du Dôme. La Scala. La galerie de Victor-Emmanuel. L'Arc de la Paix. Les églises St-Ambroise et St-Laurent. A midi déj. A 2 h. visite du Musée Brera. Ascension du Dôme. A 7 h. Dîner. Coucher.

Samedi 14. — Déj. fourch. à 9 h. Dép. pour Turin à 10 h. 40. Arr. à 1 h. 40. Conduite à l'hôtel. Visite de la ville en voit. : Palais Royal. La Cathédrale. La place Emmanuel-Philibert. Monument du Mont-Cenis. Jardin de Valentino. Ascension par le funiculaire du Mont des Capucins, Panorama sur les Alpes. Retour à l'hôtel. Dîner. Coucher.

Dimanche 15. — Petit déj., repos. Déj. fourch. à 11 h. 30. Dép. pour Paris a 2 h. 20 s.

Lundi 16. — Arr. à Paris à 7 h. 10 du matin.

N. B. — Le premier repas sera le dîner servi à BALE le vendredi 16 août. Le dernier sera le déj. fourch., à TURIN, le dimanche 15 septembre.

CONDITIONS GÉNÉRALES

Des Voyages organisés par l'« Agence des Voyages Économiques »

Le prix à forfait de 900 *francs comprend :* 1° Les billets de chemins de fer et de bateaux à vapeur; — 2° Les repas (vin compris) et séjour dans les hôtels correspondants de l'*Agence des Voyages Économiques*; — 3° Les transports en omnibus et en voiture nécessaires pour la visite des villes, les entrées dans les musées et monuments; — 4° Les soins des guides et nterprètes de l'*Agence des Voyages Économiques*. — Le tout aux conditions du programme ci-après et de l'engagement de a Société remis à chaque excursionniste.

1° **En Suisse et en Autriche**, les repas seront composés comme suit :

Le petit déjeuner du matin : café au lait, thé ou chocolat avec pain et beurre.

Le dîner de la table d'hôte de l'hôtel (bière ou vin suivant l'usage du pays) se prend au milieu du jour.

Le déjeuner à la fourchette est remplacé par un souper pris à table d'hôte le soir (bière ou vin suivant l'usage du pays). En Italie, es repas ont lieu suivant les usages français.

2° Les consommations et extras qui pourront être commandés et servis dans les hôtels en dehors de ce qui est prescrit sur le présent devront être payés directement aux hôteliers par les voyageurs.

3° Les voyageurs conserveront dans chaque ville l'entière liberté de leurs mouvements. Ils pourront, à leur gré, se joindre ou non aux promenades conduites par les représentants de la Société. Ils n'auront d'autres obligations que de se conformer aux heures de départ et de repas.

4° L'Agence décline toute responsabilité pour les cas de force majeure, quarantaines et autres, et pour les modifications qui pourraient être apportées en cours de route dans la marche des Compagnies de transports indiquée au présent programme. Les frais supplémentaires qui pourraient en résulter seront supportés par les voyageurs.

5° Les dépenses effectuées en dehors du programme de l'Excursion sont à la charge des voyageurs.

6° Les voyageurs devront surveiller personnellement leurs bagages, qui restent à leur charge.

7° Les souscripteurs à la présente Excursion recevront au **bureau du Tour du Monde**, 79, boulevard Saint-Germain, et à l'**Agence des Voyages Économiques**, 17, faubourg Montmartre, la veille de leur départ, la liste des hôtels qui seront affectés au numéro de leur engagement.

8° L'**Agence des Voyages Économiques**, soucieuse d'assurer la plus grande somme de bien-être aux membres de l'Excursion, les invite à adresser à ses Agents-Conducteurs toutes les réclamations qu'ils pourraient avoir à faire sur le service, le logement, la table ou les transports. Ses Agents donneront immédiatement satisfaction à toute réclamation fondée.

9° Tout souscripteur à la présente Excursion adhère, par le fait même de sa souscription, à toutes les conditions formulées dans le présent programme et sur les billets de l'Excursion.

Collection des Guides Joanne :

Guides-Diamant :

Autriche-Hongrie, Tyrol, Bavière méridionale, par Paul Joanne, 1 vol. contenant 6 cartes et 18 plans, cartonné percaline verte, 6 francs.

Suisse, 1 vol. contenant 8 cartes, cart. percaline verte, 5 francs.

Guides grand in-16 :

Italie du Nord (Turin, Gênes, Milan, Venise, les lacs et les vallées méridionales des Alpes), par Paul Joanne, 1 vol. contenant 5 cartes et 16 plans, cartonné percaline bleue, 12 francs.

Guides petit in-16 :

Suisse, 2e partie (l'Oberland, le lac des Quatre-Cantons, le Saint-Gothard et les Lacs Italiens, Bâle, Schaffhouse, Zurich, Glaris, Appenzel, Saint-Gall, les Grisons), par Paul Joanne, 1 vol. contenant 15 cartes, 4 plans et 1 panorama, cartonné, percaline bleue, 6 francs.

Prix, Distances et Durées de Trajet

DES GRANDES VILLES DE FRANCE AUX VOSGES

Ces Tableaux groupent ici pour la Première Fois

LES INDICATIONS *qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher (données en* marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables *de l'Europe occidentale, centrale, orientale, etc.) par les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité de temps, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant à ses lecteurs des renseignements sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournit les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément, *les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils ont eu peine à choisir.*

*Leur choix fait, il les renvoie, pour plus de détails, à l'*Indicateur *et au* Livret-Chaix *d'août* 1895.

	HEURES DE DÉPART.		A LUNÉVILLE KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE	A BELFORT KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— 6 h. 50 ●	Epernay, Châlons, Nancy	386	43	6 h. 1/2	Rapide. Économique				
	— 8 h. 10 ○									
	— 8 h. 25 ●									
	— 8 h. 35 ○	Troyes, Chaumont, Vesoul	....	....	.....	.....	443	50	7 h. 3/4	Rapide. Économique
	— 8 h. 35 ●									
DE LYON PAR	— 7 h. 9 ●	Mâcon, Dijon, Besançon	....	....	.....	.....	385	43	10 h. 1/2	Rapide. Économique
	— 1 h. 29 ●									
	— 7 h. 14 ○	Bourg, Lons-le-Saunier, Besançon	....	....	.....	.....	333	37	9 h. 3/4	
DE MARSEILLE PAR	— 10 h. 45 ○	Lyon, Dijon, Besançon	....	....	.....	.....	736	82	16 h. 1/4	Rapide.
	— 7 h. 55 ●									
	— 11 h. 20 ●	Lyon, Bourg, Besançon	....	....	.....	.....	684	76	17 h. 1/2	Économique
DE BORDEAUX PAR	— 8 h. 35 ○	Paris, Châlons	964	108	16 h.	Rapide. Économique				
	— 10 h. 30 ●	Paris, Troyes, Chaumont	....	....	.....	.....	1021	115	17 h. 1/2	Rapide. Économique
DE LILLE PAR	— 5 h. 24 ●	Douai, Valenciennes, Sedan, Nancy	410	46	15 h. 1/2	Rapide. Économique				
DE TOULOUSE PAR	— 2 h. 43 ○	Paris, Châlons	1134	123	23 h. 3/4	Rapide. Économique				
	— 12 h. ●	Paris, Troyes, Chaumont	....	....	.....	.....	1191	130	25 h. 1/4	Rapide. Économique
	— 12 h. 47 ○	Cette, Lyon, Besançon	....	....	.....	.....	961	107	23 h. 1/4	
DE NANTES PAR	— 8 h. 50 ●	Paris, Châlons	813	87	17 h. 3/4	Rapide. Économique				
	— 8 h. 25 ○	Paris, Troyes, Chaumont	....	....	.....	.....	870	94	19 h.	Rapide. Économique
DU HAVRE PAR	— 10 h. ●	Paris, Châlons	614	68	15 h. 1/4	Rapide. Économique				
	— 12 h. 41 ○	Paris, Troyes, Chaumont	....	....	.....	.....	671	75	14 h. 3/4	Rapide. Économique
DE ROUEN PAR	— 12 h. 23 ●	Paris, Châlons	526	58	13 h. 3/4	Rapide. Économique				
	— 2 h. 26 ○	Paris, Troyes, Chaumont	....	....	.....	.....	583	65	13 h.	Rapide. Économique

Avis important. — Les chiffres des *distances* et des *prix* ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude. — De même, les *heures* indiquées au graphique ci-contre, exactes lorsque ce tableau est établi, peuvent ne plus l'être si les Compagnies modifient par la suite leurs horaires.

VOYAGES CIRCULAIRES DE SAISON (1er mai au 15 octobre)

à itinéraires fixes.

1° Paris, Pagny-sur-Meuse, Vaucouleurs, Domremy, Nancy, Lunéville, Badonviller, Saint-Dié, Fraize, Gérardmer, Remiremont, Cornimont, Bussang, Epinal, Plombières, Faymont, Ailleviller, Lure, Giromagny, Belfort, Paris.

1re cl., 85 fr.; 2e cl., 62 fr.; validité, 33 jours.

2° Laon, Reims, Châlons, Pagny (suite comme ci-dessus), Belfort, Vesoul, Chaumont, Châlons, Reims, Laon.

1re cl., 85 fr.; 2e cl., 62 fr.; validité, 33 jours.

3° Nancy, Lunéville, Badonviller, Saint-Dié, Fraize, Gérardmer, Cornimont, Bussang, Remiremont, Épinal, Nancy.

1re cl., 24 fr.; 2e cl., 18 fr.; 3e cl., 13 fr.; validité, 10 jours.

Nota. — A ce billet correspond un billet Bruxelles-Nancy, aller et retour, du prix de 55 fr. en 1re cl.; 40 fr. 60 en 2e cl.

BILLETS COLLECTIFS. — Il est délivré des billets collectifs aux familles d'au moins quatre personnes payant place entière et voyageant ensemble. — Le prix s'obtient en ajoutant au prix de trois billets individuels la moitié du prix d'un de ces billets pour chaque membre de la famille en plus de trois.

PROLONGATION DES BILLETS. — La durée de validité des billets peut être, à deux reprises, prolongée de moitié moyennant le paiement pour chaque prolongation d'un supplément égal à 10 °/o du prix total initial du billet.

VOYAGES D'EXCURSION PERMANENTS

à itinéraires facultatifs

Tracés d'avance au gré des voyageurs. — Voir le Tableau n° 15, « Genève et Savoie », précédemment publié.

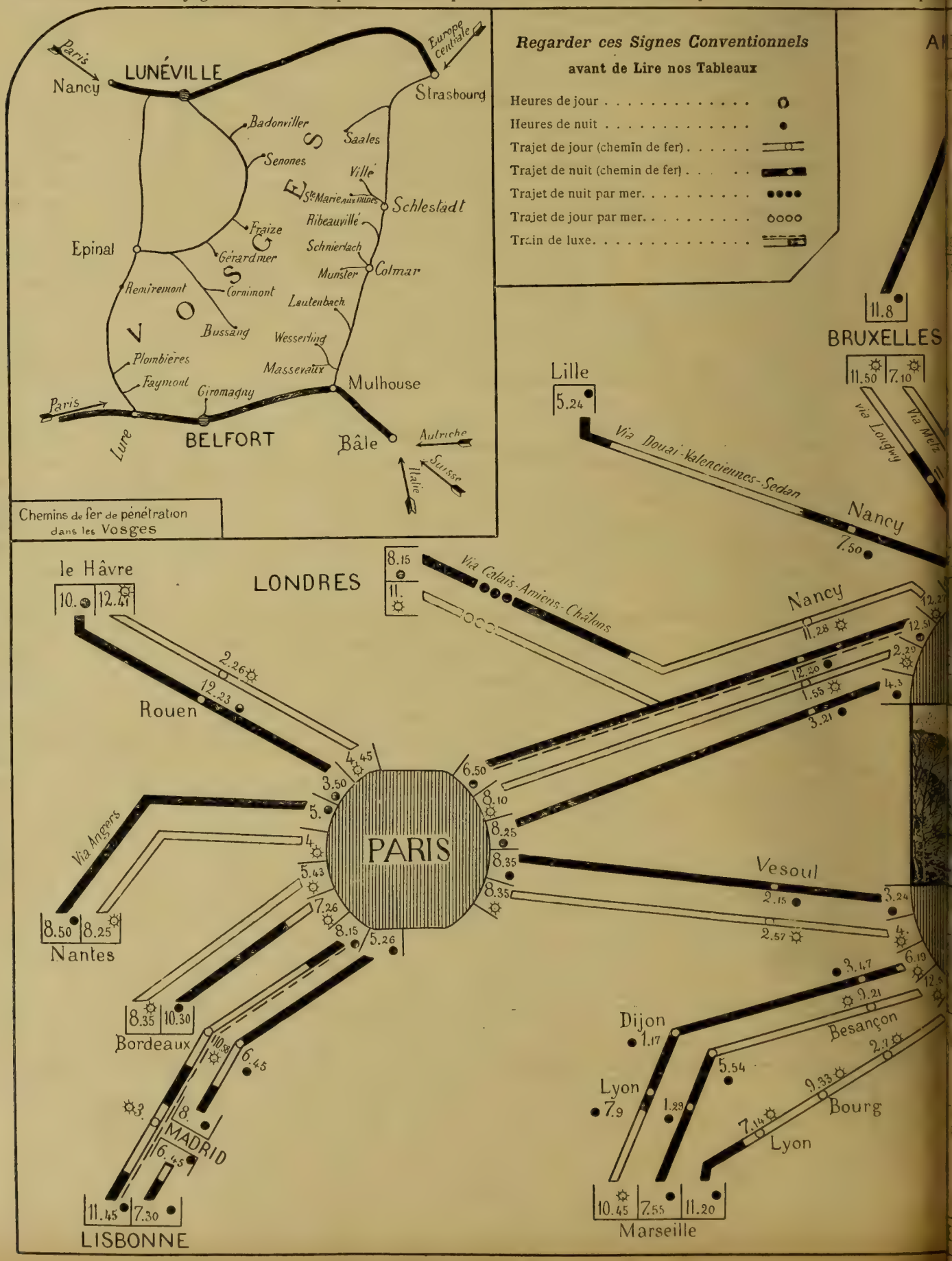
DANS LE
Le plus Simple et le pl
D'un Seul

Chacun de nos Lecteurs peut choisir instantanément le Train qui le mènera d'u

EXEMPLE : Un habitant de NANTES cherche sa ville sur le Tableau : il voit immédiatement qu'il a *Deux train* à sa disposition : *Un de Nuit*, 8 h. 50 ●, et *Un de jour*, 8 h. 25 ☼, par la direction de Paris. Il choisit le train de 8 h. 25 ☼. Il suit le trait blanc (*trajet de jour*), et voit qu'il arrive à PARI à 4 h. de l'après-midi (trait blanc, *trajet de jour*).

(Le signe [ ] indique l'arrivée à une gare exigeant un changement de train. Le même signe renversé [ ] marque le point de départ après changement de train.)

De PARIS notre voyageur se rend compte nettement qu'il a le choix entre trois trains pour LUNÉVILLE et deux pou



GUIDES JOANNE : Les Vosges, 7 fr. 50

VOSGES

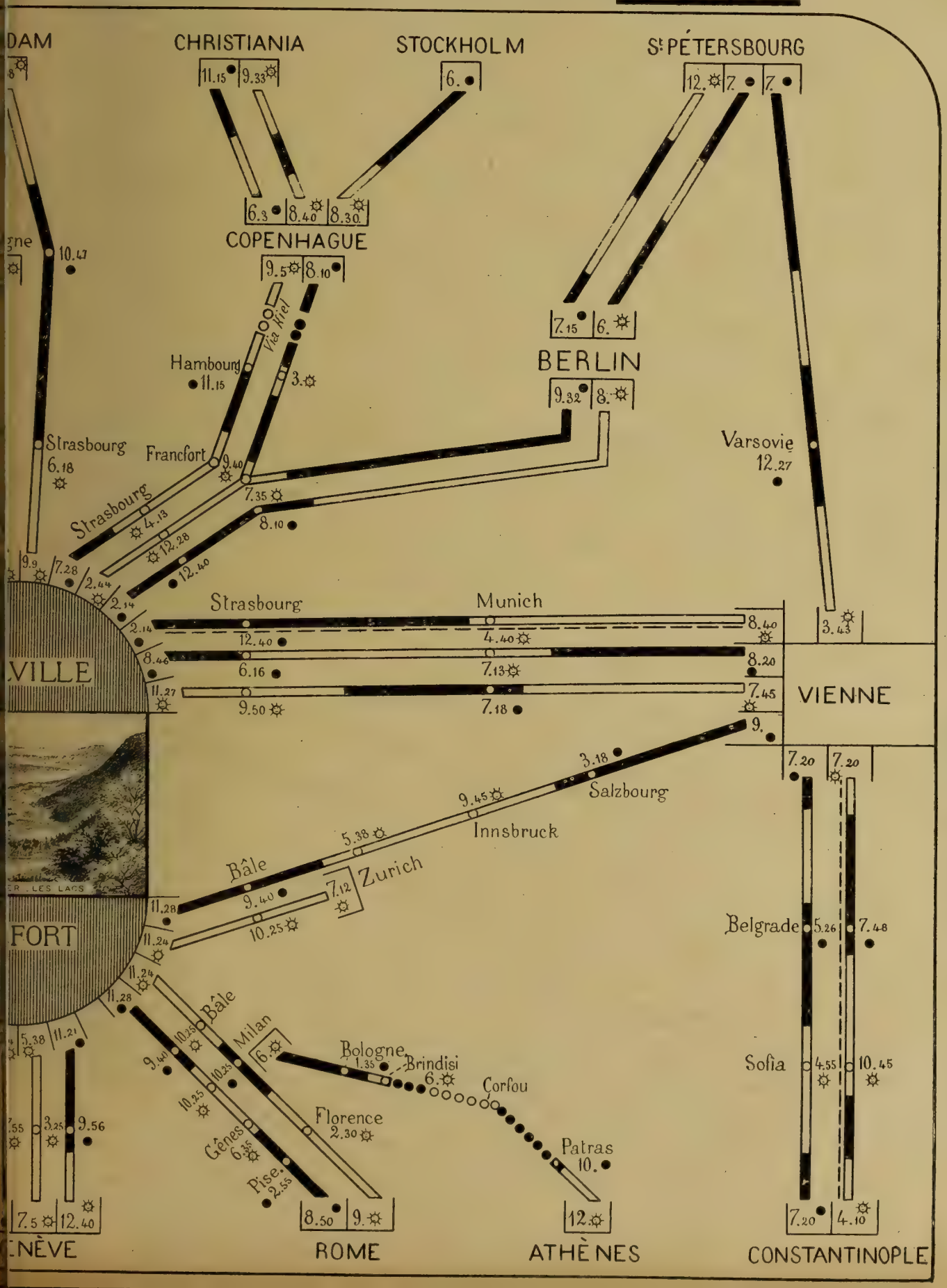
Rapide des Indicateurs.

oup d'Œil

lconque des Grandes Villes de FRANCE ou d'EUROPE à l'ENTRÉE DES VOSGES

LFORT. Il se décide à aborder les Vosges par le nord et préfère ne pas rester à Paris : il prendra le train du soir le plus oche pour Lunéville, 8 h. 25 ●, ou l'Orient-Express, 6 h. 50 ●. Il constate qu'il voyagera la nuit (trait noir). Il arrive à UNÉVILLE à 4 h. 3 ● ou, par le train de luxe, à 12 h. 51 ●.

Cet itinéraire obtenu ainsi instantanément aurait demandé au voyageur le plus rompu au maniement des Indicateurs au nimum une demi-heure de recherches. Le même voyageur expérimenté étudiant son départ de CHRISTIANIA perdrait au nimum deux heures à chercher ce que notre tableau lui permet d'embrasser d'*un seul coup d'œil*.



Prix, Distances et Durées de Trajet
DES GRANDES VILLES D'EUROPE AUX VOSGES

	HEURES DE DÉPART.		A LUNÉVILLE KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE	A BELFORT KIL.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— 8 h. 15 ●	Calais, Amiens, Châlons, Nancy	758	108	14 h.	Rapide. Économique				
	— 11 h. ○	Calais, Amiens, Châlons	....	....	....	....	861	121	16 h. 1/2	
	— 10 h. ○	Newhaven, Dieppe, Paris, Troyes,								
	— 9 h. ●	Chaumont	....	....	....	....	849	93	15 h. 3/4	Rapide. Économique
DE PÉTERSBOURG PAR	— 12 h. ○	Berlin, Francfort, Strasbourg	2349	289	53 h.	Rapide. Économique				
	— 7 h. ●									
DE BERLIN PAR	— 9 h. 32 ●	Francfort, Strasbourg	879	101	18 h.	Rapide. Économique				
	— 8 h. ○									
DE MUNICH PAR	— 7 h. 13 ○	Stuttgart, Carlsruhe, Strasbourg	546	63	14 h. 1/2	Rapide. Économique				
	— 7 h. 18 ●									
DE VIENNE PAR	— 7 h. 45 ○	Munich, Stuttgart, Strasbourg	1016	109	25 h. 1/2	Rapide. Économique				
	— 8 h. 20 ●									
	— 9 h. ●	Salzbourg, Innsbruck, Zurich, Bâle	....	....	....	....	1037	103	27 h. 1/2	Rapide. Économique
DE BRUXELLES PAR	— 7 h. 10 ○	Namur, Luxembourg, Metz, Nancy	378	35	11 h.	Rapide. Économique				
	— 11 h. 50 ○	Namur, Longwy, Nancy	375	40	13 h.					
D'AMSTERDAM PAR	— 6 h. 10 ●	Bruxelles, Metz, Nancy	619	57	24 h.	Économique				
	— 3 h. 58 ○	Cologne, Strasbourg	730	79	18 h.	Rapide.				
DE COLOGNE PAR	— 6 h. 30 ○	Metz, Nancy	398	45	11 h. 1/2	Rapide. Économique				
	— 10 h. 47 ●	Strasbourg	475	54	11 h. 1/2					
DE HAMBOURG PAR	— 3 h. ○	Francfort, Strasbourg	890	100	21 h.	Rapide. Économique				
	— 11 h. 15 ●									
DE ROME PAR	— 8 h. 50 ●	Milan, le St-Gothard, Bâle	....	....	....	....	1111	136	27 h. 1/2	Rapide. Économique
	— 9 h. ○									
DE GENÈVE PAR	— 7 h. 5 ○	Lausanne, Bâle	....	....	....	....	338	36	10 h. 1/2	Rapide. Économique
	— 12 h. 40 ○									
DE ZURICH PAR	— 7 h. 12 ○	Bâle	....	....	....	....	172	19	5 h.	Rapide. Économique
	— 5 h. 38 ○									
DE BALE PAR	— 10 h. 25 ○	Mulhouse ou Delle	....	....	....	....	82	9	2 h.	Rapide. Économique
	— 9 h. 40 ●									
DE MADRID PAR	— 8 h. ●	Bordeaux, Paris	1838	290	43 h.	....	1895	297	44 h.	
DE LISBONNE PAR	— 7 h. 30 ●	MADRID. Ajouter aux routes de Madrid	663	77	1 j.	....	663	77	1 j.	
DE COPENHAGUE PAR	— 9 h. 5 ○	Hambourg, Francfort, Strasbourg	1248	139	35 h. 1/2	Rapide. Économique				
	— 8 h. 10 ●									
DE STOCKHOLM PAR	— 6 h. ●	COPENHAGUE. Ajouter aux routes de Copenhague	648	77	22 h.	....	648	77	22 h.	
DE CHRISTIANIA PAR	— 11 h. 15 ●	COPENHAGUE. Ajouter aux routes de Copenhague	671	74	21 h.	....	671	74	21 h.	
	— 9 h. ○									
DE CONSTANTINOPLE PAR	— 7 h. 20 ●	Vienne, Munich, Strasbourg	2676	307	75 h.	Rapide. Économique				
		Vienne, Innsbruck, Zurich	....	....	....	....	2697	301	78 h.	Rapide. Économique
D'ATHÈNES PAR	— 12 h. ○	Patras, Corfou, Brindisi, Milan, Bâle	....	....	....	....	2149	255	3 j. 1/2	Rapide. Économique

Avis important. — Les chiffres des *distances* et des *prix* ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les compagnies et ne sont donnés que sous réserve de leur exactitude. — De même, les *heures* indiquées au graphique ci-contre, exactes lorsque ce tableau est établi, peuvent ne plus l'être si les Compagnies modifient par la suite leurs horaires.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe pour les trajets en chemin de fer en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

TRAINS DE LUXE

Paris-Lunéville	On gagne	18 m.	On paie en plus	10 fr. 65	*Constantinople-Lunéville*	On gagne	15 h. 1/2.	On paie en plus	70 fr.
Vienne-Lunéville	—	7 h.	—	27 fr. 25	*Madrid-Paris*	—	5 h.	—	82 fr. 60
Munich-Lunéville	—	4 h.	—	15 fr.	*Lisbonne-Paris*	—	9 h.	—	197 fr. 60

Départs. . . . . De Paris, Vienne et Munich, tous les jours.
De Constantinople, les lundis et jeudis.
De Madrid, les dimanches, mardis et jeudis.
De Lisbonne, les mercredis et samedis.

Prix, Distances et Durées de Trajet

DES GRANDES VILLES DE FRANCE A BIARRITZ

Ces Tableaux groupent ici pour la Première Fois

LES INDICATIONS *qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher (données en* marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables *de l'Europe occidentale, centrale, orientale, etc.), par les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité de temps, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant à ses lecteurs des renseignements sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournit les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément, *les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils ont eu peine à choisir.*

*Leur choix fait, il les renvoie, pour plus de détails, à l'*Indicateur *et au* Livret-Chaix *de septembre* 1895.

	HEURES DE DÉPART.		A BIARRITZ KIL.	PRIX 1re cl.	DUREE	VOIE
DE PARIS PAR	— 10 h. 22 ●	Orléans, Bordeaux, Bayonne	780	88	13 h.	
DE LYON PAR	— 3 h. 49 ○	Montluçon, Limoges, Bordeaux	831	93	20 h.	*Rapide.*
	— 5 h. 15 ○	Tarascon, Toulouse, Bayonne	908	102	23 h.	Économique
DE MARSEILLE PAR	— 8 h. 7 ●	Tarascon, Toulouse, Bayonne	756	85	20 h.	
DE BORDEAUX PAR	— 7 h. 25 ○	Bayonne	208	23	4 h.	
DE LILLE PAR	— 1 h. 23 ○	Paris, Orléans, Bordeaux, Bayonne	1033	116	22 h.	
DE TOULOUSE PAR	— 1 h. 5 ○	Tarbes, Pau, Bayonne	332	37	10 h.	
DE NANTES PAR	— 9 h. ●	La Rochelle, Bordeaux, Bayonne	587	61	14 h.	
DU HAVRE PAR	— 12 h. 41 ○	Paris, Orléans, Bordeaux	1014	114	23 h.	
	— 12 h. 46 ○					
DE ROUEN PAR	— 3 h. 23 ○	Paris, Orléans, Bordeaux	926	104	20 h.	
DE NANCY PAR	— 12 h. 22 ○	Paris, Orléans, Bordeaux	1139	128	23 h.	*Rapide.*
	— 4 h. 50 ●	Dijon, Montluçon, Limoges, Bordeaux	1169	131	48 h.	Économique
DE DIJON PAR	— 11 h. 43 ○	Montluçon, Limoges, Bordeaux	899	97	24 h.	Économique
	— 1 h. 12 ○	Paris, Orléans, Bordeaux	1101	124	22 h.	*Rapide.*

Avis important. — Les chiffres des *distances* et des *prix* ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude. — De même, les *heures* indiquées au graphique ci-contre, exactes lorsque ce tableau est établi, peuvent ne plus l'être si les Compagnies viennent à modifier leurs horaires.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe pour les trajets en chemin de fer en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

SLEEPING-CARS

Paris-Biarritz, supplément : 31 fr. 75, train de 10 h. 22 ●. — **Sud** et **Pyrénées-Express**, train de luxe : supplément : 44 fr. 70; 7 h. 27 ● (départ de Paris-Nord).

BILLETS D'ALLER ET RETOUR

Pour Biarritz, Arcachon, Pau, Saint-Jean-de-Luz, Luchon, Salies-de-Béarn et autres stations des Pyrénées et du golfe de Gascogne. Réduction de 25 °/o en 1re cl., de 20 °/o en 2e et 3e cl., de toutes les stations du réseau d'Orléans, de l'Etat et du Midi (trajet d'au moins 100 kilomètres aller et retour). — Durée de validité : 25 jours, non compris le jour de départ et celui d'arrivée; prolongeable deux fois, 10 jours, par deux suppléments successifs de 10 °/o sur le prix total de l'aller et retour. — Demander au moins 3 jours avant le départ.

BILLETS D'ALLER ET RETOUR DE FAMILLE

Pour Biarritz et autres stations ci-dessus, à condition que le trajet total aller et retour soit d'*au moins* 300 *kilomètres*. Réduction en 1re, 2e et 3e cl. : 2 personnes, 20 °/o; 3 personnes, 25 °/o; 4 personnes, 30 °/o; 5 personnes, 35 °/o; 6 personnes et au delà, 40 °/o. — Durée de validité : 33 jours, non compris le jour de départ et celui d'arrivée; prolongeable de deux fois 30 jours par deux suppléments successifs de 10 °/o sur le prix total du billet de famille. — Demander au moins 4 jours avant le départ.

ITINÉRAIRE FIXE

1re cl., 163 fr. 50; 2e cl., 122 fr. 50. — Durée de validité : 30 jours, non compris celui du départ.

1) Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte, Pau, Bayonne, Bordeaux, Paris.

2) Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris.

3) Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne, Pau, Pierrefitte, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris.

Sept itinéraires fixes sur le réseau du Midi sont délivrés au départ de Bordeaux et un au départ de Marseille. — Prix : 1re cl., 68 fr., 91 fr. et 114 fr.; 2e cl., 51 fr., 68 fr. et 87 fr. — Validité, 20 et 25 jours.

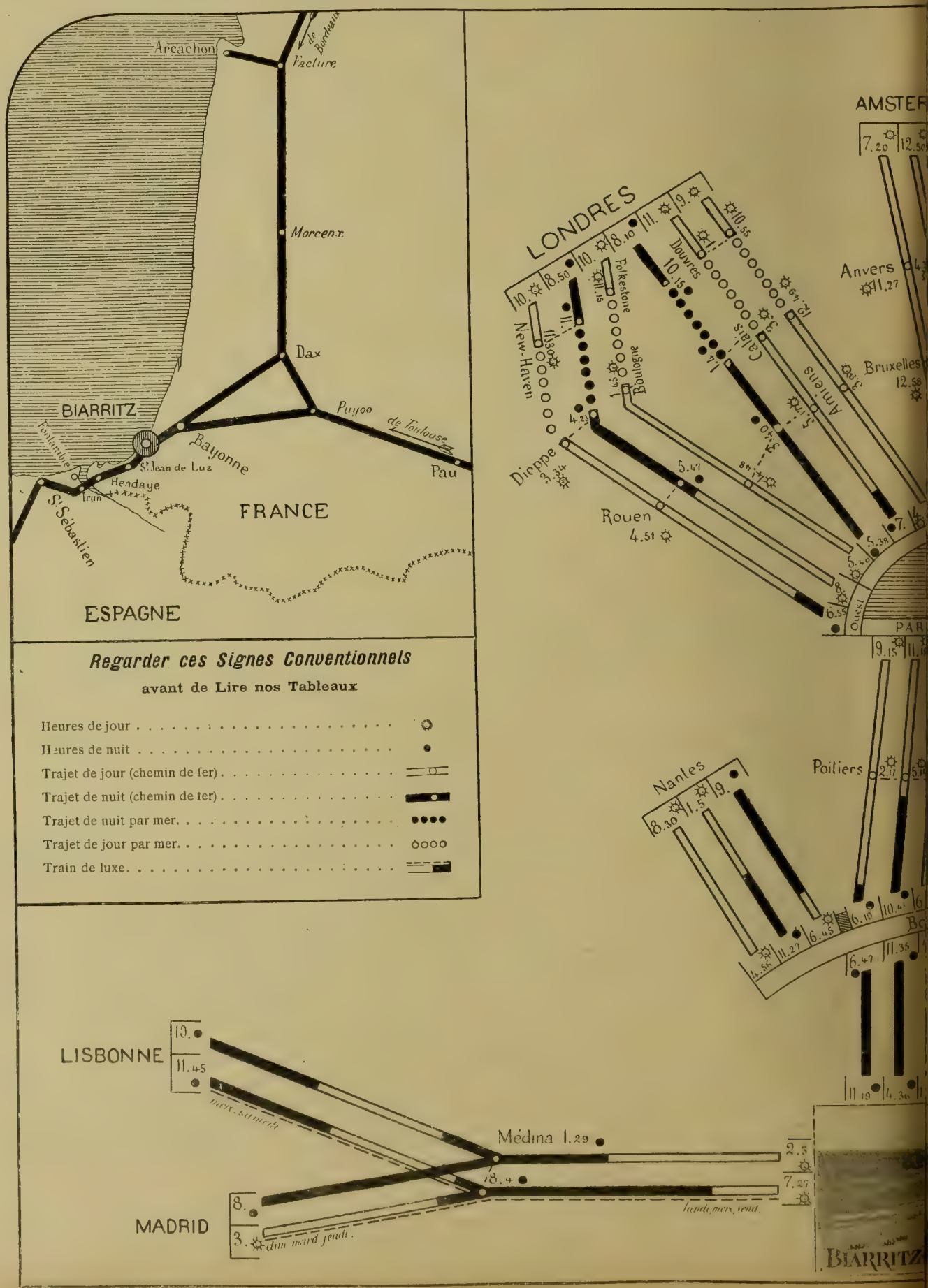
Tableau N° 19

A BIA
Le plus Simple et le plu
D'un Seul

Chacun de nos Lecteurs peut choisir instantanément le Train qui le mène

EXEMPLE : Un habitant de NANCY cherche sa ville sur le Tableau : il voit immédiatement qu'il a le choix entre deux voies, l'une par Paris-Bordeaux, l'autre par Dijon-Bordeaux. En regardant au dos, il constate que, de ces deux voies presque égales comme longueur et comme prix, celle par Paris est de beaucoup la plus rapide. Il la préfère, et constate qu'outre l'Orient-Express il a à sa disposition deux trains : un de jour, 12 h. 22 ☼ (*trait blanc*), un de nuit, 9 h. 30 ● (*trait noir*).

Prenant le train de jour, il arrive à Paris à 6 h. 2 ●, et a largement le temps de dîner, de traverser de la gare de l'Est à



GUIDES JOANNE : Pyrénées-Orientales, 7 fr. 50. — GUIDES DIAMANT : Biarritz, 2 fr.; Pyrénées, 5 fr.

ITZ

apide des Indicateurs.

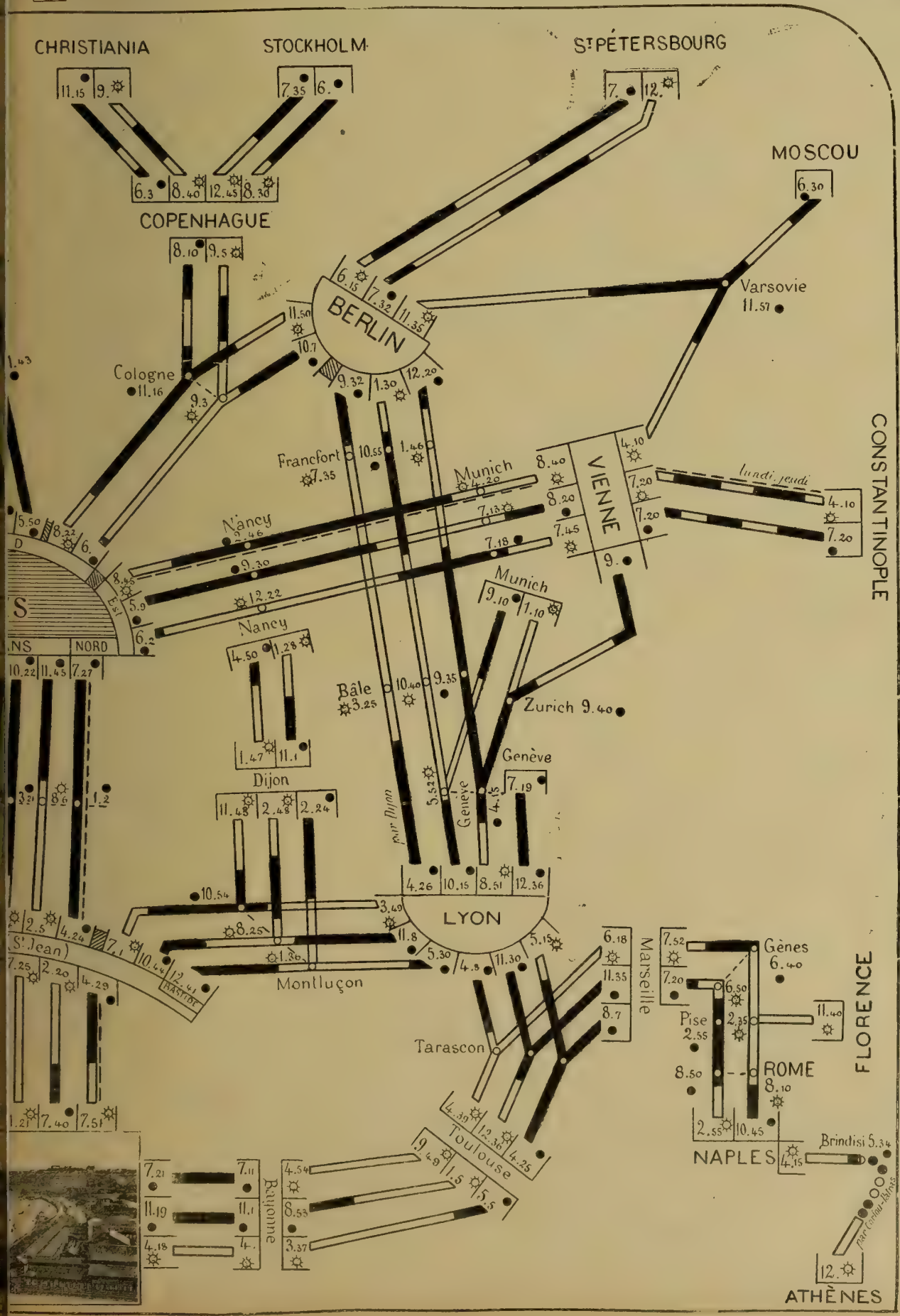
up d'Œil

e quelconque des Grandes Villes de FRANCE ou d'EUROPE à BIARRITZ

d'Orléans, pour prendre le train du soir le plus rapide, celui de 10 h. 22 ●. Il sera le lendemain à Biarritz à 11 h. 21 ..,
eures après son départ de Nancy, et par le train de luxe de 7 h. 27 ● (Gare du Nord), il y arriverait 3 h. 1/2 plus tôt.

Pour trouver les deux voies différentes et choisir entre elles, il faudrait au voyageur le plus rompu au maniement des
ateurs au minimum une demi-heure de recherches. Le même voyageur expérimenté étudiant son départ de SAINT-PÉTERS-
RG perdrait au minimum deux heures à chercher ce que notre tableau lui permet d'embrasser d'*un seul coup d'œil.*

gne [ ] indique l'arrivée à une gare exigeant un changement de train. Le même signe renversé [ ] marque le point de départ après changement de train,



Prix, Distances et Durées de Trajet
DES GRANDES VILLES D'EUROPE A BIARRITZ

	Heures de départ.		A Biarritz — Kil.	Prix 1re cl.	Durée	Voie
DE LONDRES PAR	— 11 h. ○	Douvres, Calais, Paris, Orléans, Bordeaux	1241	162	24 h.	*Rapide.*
	— 10 h. ○	Newhaven, Dieppe, Paris, Orléans, Bordeaux	1192	130	25 h.	Économique
DE PÉTERSBOURG PAR	— 12 h. ○	Berlin, Paris, Bordeaux	3451	407	2 j. 21 h.	*Rapide.*
	— 12 h. ○	Berlin, Lyon, Montluçon, Limoges, Bordeaux	3720	442	3 j. 21 h.	Économique
DE MOSCOU PAR	— 6 h. 30 ●	Berlin, Paris, Bordeaux	3860	436	3 j. 3 h.	*Rapide.*
		Vienne, Paris, Bordeaux	4116	525	4 j. 3 h.	Économique
		Vienne, Zurich, Genève, Lyon, Limoges, Bordeaux	4082	510	4 j. 15 h.	
DE BERLIN PAR	— 11 h. 50 ○	Cologne, Paris, Orléans, Bordeaux	1868	206	1 j. 10 h.	*Rapide.*
	— 12 h. 20 ●	Bâle, Genève, Lyon, Limoges, Bordeaux	2137	241	2 j. 10 h.	Économique
DE VIENNE PAR	— 7 h. 45 ○	Munich, Paris, Bordeaux	2188	241	2 j. 4 h.	*Rapide.*
	— 9 h. ●	Zurich, Genève, Lyon, Limoges, Bordeaux	2146	226	2 j. 13 h.	Économique
DE MUNICH PAR	— 7 h. 18 ●	Paris, Bordeaux	1718	195	1 j. 18 h.	*Rapide.*
	— 1 h. 10 ○	Zurich, Genève, Lyon, Limoges, Bordeaux	1940	179	1 j. 22 h.	Économique
DE BRUXELLES PAR	— 12 h. 58 ○	Paris, Bordeaux	1097	123	22 h.	
D'AMSTERDAM PAR	— 7 h. 20 ○	Bruxelles, Paris, Bordeaux	1338	145	1 j. 4 h.	
DE GENÈVE PAR	— 4 h. 15 ●	Lyon, Limoges, Bordeaux	999	112	1 j. 6 h.	
DE ROME PAR	— 8 h. 50 ●	Gênes, Marseille, Tarascon, Toulouse, Bayonne	1666	195	1 j. 19 h.	
DE MADRID PAR	— 8 h. ●	Valladolid, Burgos, Irun	666	77	18 h.	
DE LISBONNE PAR	— 10 h. ●	Salamanca, Medina, Irun	1103	125	1 j. 16 h.	
DE COPENHAGUE PAR	— 9 h. 5 ○	Hambourg, Cologne, Paris, Bordeaux	2086	237	2 j. 1 h.	
DE STOCKHOLM PAR	— 6 h. ●	Copenhague. Ajouter à la voie de Copenhague	+ 648	+ 77	+ 14 h.	
DE CHRISTIANIA PAR	— 9 h. ○	Copenhague. Ajouter à la voie de Copenhague	+ 671	+ 74	+ 1 j.	
DE CONSTANTINOPLE PAR	— 4 h. 10 ○	(*Orient-Express*) Vienne. Ajouter aux voies de Vienne	+ 1660	+ 198	+ 1 j. 12 h.	
D'ATHÈNES PAR	— 12 h. ○	Brindisi, Naples, Rome, Gênes, Marseille, Toulouse, Bayonne	3058	358	5 j. 3 h.	

Avis important. — Les chiffres des *distances* et des *prix* ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous réserve de leur exactitude. — De même, les *heures* indiquées au graphique ci-contre, exactes lorsque ce tableau est établi, peuvent ne plus l'être si les Compagnies viennent à modifier leurs horaires.

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe pour les trajets en chemin de fer en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

TRAINS DE LUXE

Paris (Nord) à Biarritz	7 h. 27 ●	Supplément de prix	44 fr. 70.	On gagne en rapidité	1 heure.
Madrid-Hendaye	3 h. ○	— —	36 fr. 50.	— —	2 —
Lisbonne-Irun	11 h. 45 ●	— —	62 fr.	— —	8 —
Constantinople-Paris	4 h. 10 ○	— —	80 fr. 70.	— —	18 —
Vienne-Paris	8 h. 40 ○	— —	37 fr. 90.	— —	9 —

SLEEPING-CARS

Paris-Biarritz, 10 h. 22 ●. — Marseille-Toulouse, 8 h. 7 ●. — Amsterdam-Paris, 6 h. 10 ●. — Bruxelles-Paris, 11 h. 43 ●. — Cologne-Paris, 11 h. 20 ●. — Saint-Pétersbourg-Wirballen, 12 h. ○ et 7 h. ●. — Moscou-Vienne, 6 h. 30 ●. — Vienne-Zurich, 9 h. ●. — Naples-Rome, 10 h. 45 ●. — Rome-Gênes, 8 h. 50 ●. — Madrid-Irun, 8 h. ●.

BILLETS SIMPLES DIRECTS DE LONDRES POUR BORDEAUX, BIARRITZ, ARCACHON, PAU

		Par Calais.	Par Boulogne.	Par Dieppe.
De Londres à Biarritz	1re cl.	161 fr. 55	156 fr. 70	130 fr. 05
	2e cl.	112 fr. 30	109 fr. 05	89 fr. 95
	Validité	15 j.	15 j.	1 mois.

		Par Calais ou Boulogne.	Par Dieppe.	
Aller et retour de Londres à Biarritz	1re cl.	240 fr. 05	203 fr. 50	Validité : 45 jours.
	2e cl.	181 fr. 05	150 fr. 50	
Par un supplément de	en 1re cl.	78 fr. 10	58 fr. 10	La validité est prolongée de 45 jours.
	en 2e cl.	53 fr. 50	44 fr. 55	

BILLETS CIRCULAIRES AU DÉPART DE LONDRES POUR VISITER LES PYRÉNÉES

Trois itinéraires au choix (voir ci-contre itinéraires fixes 1), 2), 3).

1re cl., 270 fr. 50; 2e cl., 204 fr. (par Calais ou Boulogne); — 1re cl., 234 fr.; 2e cl., 173 fr. 50 (par Dieppe). Validité, 45 jours.

PAR MER

Londres à Bordeaux, par la General Steam Navigation Ce (Westminster Pier), chaque vendredi. — Prix : 2 liv. st. 10 s.; 1 liv. st. 15 s. Aller et retour valable deux mois : 4 liv. st.; 3 liv. st.

Liverpool à Bordeaux, par la Moss Steamship Ce, chaque jeudi. — Billets directs pour Bordeaux, Biarritz, Pau, etc. — Prix pour Bordeaux : 4 liv. st. — Billets de famille et billets d'aller et retour.

Prix et Durées de Trajet

DES GRANDES VILLES DE FRANCE EN SICILE

Ces Tableaux groupent ici pour la Première Fois

LES INDICATIONS *qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher* (*données en* marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables *de l'Europe occidentale, centrale, orientale, etc.*), *par les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité de temps, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant à ses lecteurs des renseignements sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournit les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément, *les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils ont eu peine à choisir.*

*Leur choix fait, il les renvoie, pour plus de détails, à l'*Indicateur *et au* Livret-Chaix *de septembre* 1895.

	HEURES DE DÉPART.		A MESSINE — PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— 8 h. 50 ●	Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Reggio	255	2 j. 12 h.	*Rapide.*
	— 8 h. 50 ●	Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples et la mer	233*	2 j. 13 h.	
	— 8 h. 50 ●	Mont-Cenis, Gênes et la mer (par Naples)	231*	3 j. 15 h.	
	— 8 h. 25 ●	Marseille et la mer (par Naples)	226*	3 j. 15 h.	Économique
DE LYON PAR	— 1 h. 29 ●	Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Reggio	204	2 j. 8 h.	
	— 4 h. 8 ●	Marseille, Vintimille, Gênes, Rome, Naples, Reggio	236	2 j. 5 h.	*Rapide.*
	— 4 h. 8 ●	Marseille et la mer (par Naples)	168*	3 j. 7 h.	Économique
DE MARSEILLE PAR	— 9 h. 52 ○	Gênes, Rome, Naples, Reggio	202	2 j.	*Rapide.*
	— 10 h. ○	Par mer (par Naples)	129*	3 j.	Économique
DE BORDEAUX PAR	— 7 h. 18 ●	Toulouse, Marseille, Gênes, Rome, Naples, Reggio	272	2 j. 15 h.	*Rapide.*
	— 7 h. 18 ●	Toulouse, Marseille et la mer (par Naples)	205*	3 j. 16 h.	Économique
DE LILLE PAR	— 1 h. 23 ○	Paris, Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Reggio	283	2 j. 19 h.	*Rapide.*
	— 1 h. 23 ○	Paris, Marseille et la mer (par Naples)	253*	3 j. 22 h.	Économique
DE TOULOUSE PAR	— 11 h. 17 ●	Marseille, Gênes, Rome, Naples, Reggio	244	2 j. 11 h.	*Rapide.*
	— 11 h. 17 ●	Marseille et la mer (par Naples)	176*	3 j. 12 h.	Économique
DE NANTES PAR	— 8 h. 25 ○	Paris, Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Reggio	301	3 j. 2 h.	*Rapide.*
	— 8 h. 30 ○	Bordeaux, Marseille et la mer (par Naples)	243*	4 j. 3 h.	Économique
DU HAVRE PAR	— 12 h. 41 ○	Paris, Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Reggio	282	2 j. 20 h.	*Rapide.*
	— 12 h. 41 ○	Paris, Marseille et la mer (par Naples)	251*	3 j. 22 h.	Économique
DE ROUEN PAR	— 2 h. 26 ○	Paris, Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Reggio	272	2 j. 18 h.	*Rapide.*
	— 2 h. 26 ○	Paris, Marseille et la mer (par Naples)	241*	3 j. 20 h.	Économique
DE NANCY PAR	— 11 h. 20 ○	Bâle, Milan, Gênes, Rome, Naples, Reggio	246	2 j. 22 h.	*Rapide.*
	— 12 h. 30 ○	Épinal, Dijon, Marseille et la mer (par Naples)	232*	3 j. 22 h.	Économique
DE REIMS PAR	— 3 h. 38 ○	Paris, Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Reggio	274	2 j. 17 h.	*Rapide.*
	— 11 h. 9 ○	Dijon, Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Reggio	256	2 j. 22 h.	
	— 11 h. 9 ○	Dijon, Marseille et la mer (par Naples)	225*	4 j.	Économique

Le signe * placé à côté du prix d'un trajet à effectuer partie en chemin de fer et partie en bateau à vapeur indique que la nourriture *à bord* est comprise.

BILLETS CIRCULAIRES

Délivrés par les compagnies P.L.M. et de l'Est.

Paris, Modane, Turin, Milan, Venise, Florence, Rome, Naples, Reggio, Messine, Palerme, Naples, Rome, Pise, Gênes, Marseille, Paris, ou inversement : 462 fr. 75 en 1re cl. ; 327 fr. en 2e cl. — Validité : 60 jours.

Paris, Bâle, Lucerne ou Zurich, Milan, Venise, Florence, Rome, Naples, Reggio, Messine, Palerme, Rome, Pise, Gênes, Turin, Modane, Paris, ou inversement : 436 fr. 65 en 1re cl. ; 313 fr. 45 en 2e cl. — Validité : 60 jours.

Paris, Bâle, Lucerne ou Zurich, Milan, Venise, Florence, Rome, Naples, Reggio, Messine, Palerme, Naples, Rome, Pise, Gênes, Marseille, Paris, ou inversement : 461 fr. 85 en 1re cl. ; 230 fr. 75 en 2e cl. — Validité : 60 jours.

(Voir les livrets des compagnies pour les itinéraires autres que les trois ci-dessus, donnés à titre d'exemple.)

VOYAGE EN SECONDE CLASSE

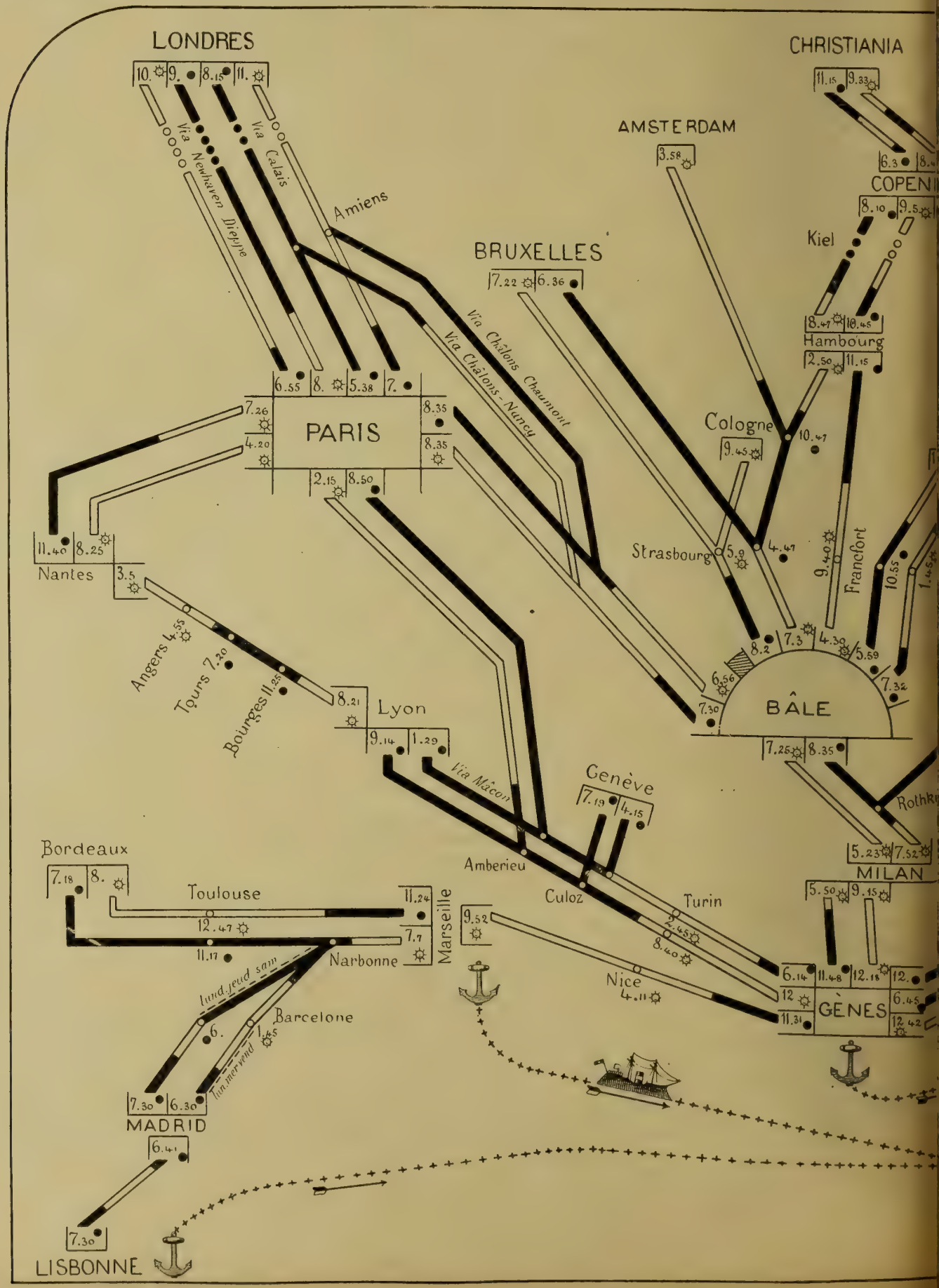
On peut obtenir le prix approximatif de la 2e classe pour les trajets en chemin de fer en diminuant de 28 à 29 o/o les prix ci-dessus indiqués en 1re classe.

Avis important. — Les chiffres des *prix* ci-dessus sont ceux des indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude. — De même, les *heures* indiquées au graphique ci-contre, exactes lorsque ce tableau est établi, peuvent ne plus l'être si les Compagnies viennent à modifier leurs horaires.

EN
D'un Seu

Chacun de nos Lecteurs peut choisir instantanément le Train qui le r

EXEMPLE : Un habitant de PARIS cherche sa ville sur le Tableau : il voit immédiatement qu'il peu rendre en Sicile par Gênes, Rome, Naples et Reggio et qu'il a deux trains à sa dispositi un train du soir 8 h. 50 ● (*trait noir*) qui lui permet d'effectuer directement le trajet sauf à pa 3 nuits en chemin de fer — et un train de jour, 2 h. 15 ☼ (*trait blanc*), qui le fait arriver à 11 h. 30 du soir à Rome où il p



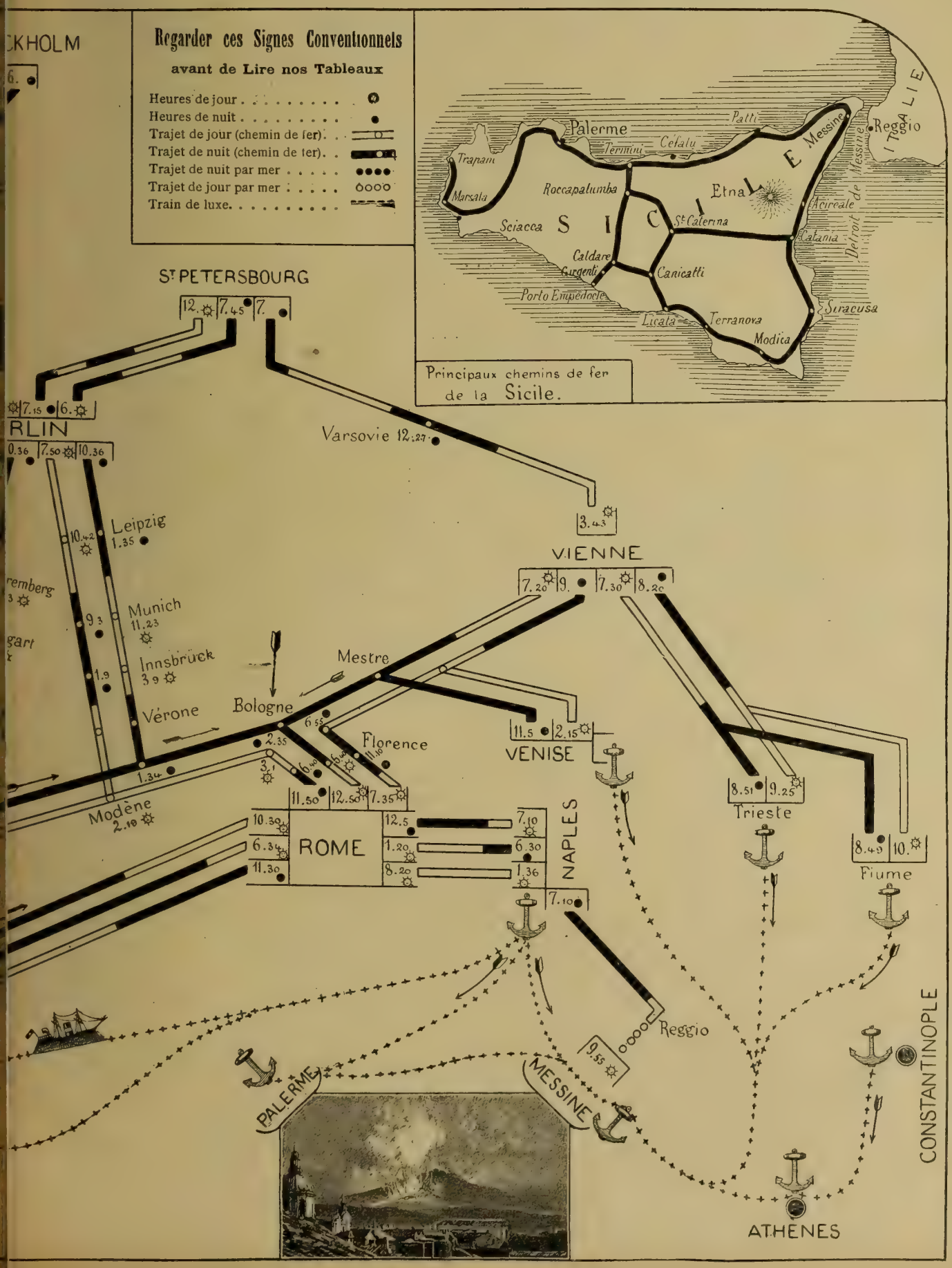
GUIDES JOANNE, grand format : Italie du Sud : 7 fr. 50.

CILE
Rapide des Indicateurs.
Coup d'Œil

d'une quelconque des Grandes Villes de FRANCE ou d'EUROPE en SICILE

coucher, s'il le désire; et d'où il repartira le lendemain à 1 h. 20 ☼ de jour. En regardant au dos, il constate que cette voie est la plus *rapide*, mais la plus *chère*, tandis que la voie par Marseille et la mer (via Naples) est la plus *économique*.

(Le signe [ ] indique l'arrivée à une gare. Le même signe renversé [ ] marque le point de départ.



INDICATEUR CHAIX : Septembre 1895.

Prix et Durées de Trajet
DES GRANDES VILLES D'EUROPE EN SICILE

	HEURES DE DÉPART.		A MESSINE		
			PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE LONDRES PAR	— 11 h. ○	Calais, Paris, Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Reggio	333	2 j. 22 h.	*Rapide.*
	— 10 h. ○	Newhaven, Dieppe, Paris, Marseille et la mer (par Naples)	267*	4 j.	Économique
DE PÉTERSBOURG PAR	— 7 h. ●	Varsovie, Vienne, Bologne, Rome, Naples, Reggio	496	4 j. 15 h.	
	— 7 h. ●	Varsovie, Vienne, Trieste et la mer (par Brindisi)	430	10 j.	
	— 12 h. ○	Berlin, Munich, Bologne, Rome, Naples, Reggio	492	3 j. 22 h.	*Rapide.*
	— 12 h. ○	Berlin, Stuttgart, Milan, Gênes et la mer	485*	7 j.	Économique
DE BERLIN PAR	— 10 h. 36 ●	Munich, Bologne, Rome, Naples, Reggio	291	2 j. 12 h.	*Rapide.*
	— 10 h. 36 ●	Stuttgart, Zurich, Milan, Gênes et la mer (par Naples)	284*	4 j. 12 h.	Économique
DE VIENNE PAR	— 7 h. 20 ○	Venise, Bologne, Florence, Rome, Naples, Reggio	225	2 j. 3 h.	*Rapide.* Économique
	— 8 h. 20 ●	Trieste et la mer (par Brindisi)	173*	8 j.	
DE ROME PAR	— 1 h. 20 ○	Naples, Reggio	92	21 h.	*Rapide.*
	— 8 h. 20 ○	Naples, et la mer	70*	1 j 2 h.	Économique
DE BRUXELLES PAR	— 12 h. 58 ○	Paris, Marseille et la mer (par Naples)	260*	3 j. 23 h.	
	— 12 h. 58 ○	Paris, Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Reggio	290	2 j. 20 h.	
	— 7 h. 22 ○	Bâle, Milan, Gênes et la mer (par Naples)	241*	4 j. 3 h.	Économique
	— 6 h. 36 ●	Bâle, Milan, Gênes, Rome, Naples, Reggio	282	2 j. 15 h.	*Rapide,*
D'AMSTERDAM PAR	— 3 h. 58 ○	Cologne, Bâle, Milan, Gênes, Rome, Naples, Reggio,	298	2 j. 18 h.	*Rapide.*
	— 3 h. 58 ○	Cologne, Bâle, Milan, Gênes et la mer par (Naples)	268*	4 j. 19 h.	Économique
DE GENÈVE PAR	— 4 h. 15 ●	Mont-Cenis, Gênes, Rome, Naples, Reggio	199	2 j. 5 h.	*Rapide.*
	— 7 h. 19 ●	Mont-Cenis, Gênes et la mer (par Naples)	176*	3 j. 16 h.	Économique
	— 5 h. 52 ○	Lyon, Marseille et la mer (par Naples)	187*	3 j. 17 h.	
DE ZURICH PAR	— 9 h. 10 ○	Milan, Gênes, Rome, Naples, Reggio	218	2 j.	*Rapide*
	— 8 h. 46 ●	Milan, Gênes et la mer (par Naples)	186*	3 j. 13 h.	Économique
DE BALE PAR	— 7 h. 25 ○	Milan, Gênes, Rome, Naples, Reggio	216	2 j. 2 h.	*Rapide.*
	— 8 h. 35 ●	Milan, Gênes et la mer (par Naples)	187*	3 j. 15 h.	Économique
	— 3 h. 25 ○	Lyon, Marseille et la mer (par Naples)	220*	3 j. 20 h.	
DE MADRID PAR	— 7 h. 30 ●	Barcelone, Marseille, Gênes, Rome, Naples, Reggio	340	3 j. 13 h.	*Rapide.*
	— 7 h. 30 ●	Barcelone, Marseille et la mer (par Naples)	273*	4 j. 15 h.	Économique
DE LISBONNE PAR	— 7 h. 30 ●	MADRID. Ajouter aux routes de Madrid	+ 77	+ 1 j.	
DE CONSTANTINOPLE	— 4 h. ○	Par mer	174	6 j.	
D'ATHÈNES	— 10 h. ○	Par mer	114	2 j.	
DE COPENHAGUE PAR	— 9 h. 40 ○	BERLIN. Ajouter aux routes de Berlin	+ 48	+ 1 j.	
DE STOCKHOLM PAR	— 6 h. ●	BERLIN. Ajouter aux routes de Berlin	+123	+ 2 j.	
DE CHRISTIANIA PAR	— 9 h. 33 ○	BERLIN. Ajouter aux routes de Berlin	+117	+ 2 j.	

Le signe * placé à côté du prix d'un trajet à effectuer partie en chemin de fer et partie en bateau à vapeur indique que la nourriture *à bord* est comprise.

SERVICES DES PAQUEBOTS

MARSEILLE-NAPLES (Cie Fraissinet), dép. le mercr. à 10 h. mat. — Prix : 90 fr. en 1re cl.; 70 fr. en 2e cl., nourriture comprise.

NAPLES-MESSINE (Cie Florio Rubattino). 1e ligne directe : dép. lundi 5 h. soir; arr. mardi 7 h. mat. — Prix : 33 fr. 50 en 1re cl.; 23 fr. 70 en 2e cl., sans nourriture. — 2e lignes côtières : dép. les mardi, jeudi, samedi à 5 h. soir; arr. les jeudi à 1 h. mat., samedi 7 h. soir, lundi 1 h. mat. — Voir aussi plus bas les lignes venant de Gênes.

NAPLES-PALERME (Cie Florio Rubattino), dép. tous les jours à 5 h. soir; arr. à 6 h. mat. — Prix : 34 fr. 20 en 1re cl., 22 fr. 80 en 2e cl., sans nourriture. — Voir aussi plus bas la ligne venant de Gênes.

GÊNES-PALERME et MESSINE (Cie Florio Rubattino) :

	A		A		B		C		D	
	ARRIVÉE	DÉPART	ARRIVÉE	DÉPART	ARRIVÉE	DÉPART	ARRIVÉE	DÉPART	ARRIVÉE	DÉPART
Gênes		merc. 8 ●		mardi 9 ●		lundi 12 ○		sam. 9 ●		sam. 9 ●
Livourne	.....	.....	merc. 6 ○	merc. 4 ○	.....	.....	dim. 5 ●	dim. 4 ○	dim. 5 ●	lundi 12 ○
Naples	vend. 6 ○	vend. 5 ○	jeudi 8 ●	vend. 5 ○	mardi 7 ●	merc. 5 ○	lundi 5 ○	merc. 5 ○	mardi 1 ○	merc. 5 ○
Palerme	.....	.....	sam. 11 ○	lundi 5 ○	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Messine	sam. 11 ○		mardi 6 ○		jeudi 9 ○		jeudi 9 ○		jeudi 9 ○	

A. Toutes les semaines. — B. Une semaine sur quatre à partir du 7 octobre 1895. — C. Une semaine sur quatre à partir du 9 octobre 1895. D. Les semaines intermédiaires.

Prix (Gênes-Messine) : 79 fr. 80 en 1re cl.; 53 fr. 20 en 2e cl., sans nourriture.

TRIESTE-MESSINE (Cie Florio Rubattino), dép. jeudi 6 h. soir; arr. jeudi 6 h. soir. — Prix : 110 fr. 10 en 1re cl.; 67 fr. 40 en 2e cl., sans nourriture.

CONSTANTINOPLE-MESSINE (Cie Florio Rubattino), dép. lundi 4 h. soir; arr. lundi 6 h. mat. — Prix : 174 fr. en 1re cl.; 116 fr. en 2e cl., sans nourriture.

ATHÈNES-MESSINE (Cie Florio Rubattino), dép. vendredi 10 h. mat.; arr. lundi 6 h. mat. — Prix : 114 fr. en 1re cl.; 76 fr. en 2e cl., sans nourriture.

Prix et Durées de Trajet

DES GRANDES VILLES D'EUROPE A MADÈRE ET AUX CANARIES

Ces Tableaux groupent ici pour la Première Fois

LES INDICATIONS *qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher (données en* marks, florins, roubles, heures variables *de l'Europe occidentale, centrale, orientale, etc.), par les Indicateurs étrangers et les Indicateurs spéciaux des Compagnies.*

En ramenant ces indications à l'unité d'heure, de prix, en les reliant entre elles, en procurant à ses lecteurs des renseignements sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournit les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément, *les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils ont eu peine à choisir.*

AVIS. — *Les départs de paquebots étant assez espacés, le voyageur aura,* **selon la date,** *intérêt à prendre telle voie plutôt que telle autre, sous peine d'attendre un temps assez prolongé au port d'embarquement, s'il n'y a pas coïncidence entre la date de son arrivée et celle du départ.* **C'est un point qui reste à déterminer d'après le tableau ci-contre.** *Dans celui-ci, nous nous contenterons d'indiquer la voie comportant le plus long trajet en mer, désignée par l'abréviation* Mar., *et celle qui comporte le plus long parcours par terre et le plus court par mer, désignée par* Terr. — *L'heure du départ est calculée de façon à laisser en général un temps assez long au port d'embarquement. Il est d'ailleurs impossible d'indiquer d'avance dans la plupart des ports l'*heure *de départ du bateau. — Il n'est pas tenu compte des lignes irrégulières.*

N. B. — Les prix comprennent la nourriture à bord des paquebots. Il est à noter que les prix de passage, au départ du même port, varient d'une façon très sensible selon les Compagnies.

	A MADÈRE				AUX CANARIES			
	HEURES DE DÉPART.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE	HEURES DE DÉPART.	PRIX 1re cl.	DURÉE	VOIE
DE PARIS PAR	— 10 h. ○ Dieppe, Londres, mer.	440	6 j.	*Mar.*	— 6 h. 52 ● Havre, mer	426	10 j.	*Mar.*
	— 10 h. 22 ● Lisbonne, mer.	300	5 j.	*Terr.*	— 10 h. 22 ● Bordeaux, mer.	415	5 j.	*Mar.*
					— 10 h. 22 ● Madrid, Cadiz, mer	485	5 j.	*Terr.*
DE LONDRES PAR	— Mer, direct.	393	5 j.	*Mar.*	— Mer, direct	367	6 j.	*Mar.*
	— 11 h. ○ Calais, Paris, Lisbonne, mer	435	5 j.	*Terr.*	— 11 h. ○ Calais, Paris, Madrid, Cadiz, mer	540	6 j.	*Terr.*
DE PÉTERSBOURG PAR	— 7 h. ● Berlin, Hambourg, mer	670	12 j.	*Mar.*	— 7 h. ● Berlin, Hambourg, mer	545	17 j.	*Mar.*
	— 12 h. ○ Berlin, Paris, Lisbonne, mer	676	7 j.	*Terr.*	— 12 h. ○ Berlin, Paris, Madrid, Cadiz, mer	800	7 j.	*Terr.*
DE BERLIN PAR	— 7 h. 20 ● Hambourg, mer.	470	10 j.	*Mar.*	— 7 h. 20 ● Hambourg, mer.	345	15 j.	*Mar.*
	— 10 h. 17 ● Paris, Lisbonne, mer	475	5 j. 1/2	*Terr.*	— 10 h. 17 ● Paris, Madrid, Cadiz, mer	600	5 j. 1/2	*Terr.*
DE VIENNE PAR	— 8 h. 20 ● Bruxelles, Londres, mer.	490	7 j.	*Mar.*	— 8 h. ○ Genève, Lyon, Marseille, mer	475	9 j 1/2	*Mar.*
	— 7 h. 45 ○ Paris, Lisbonne, mer	475	6 j. 1/2	*Terr.*	— 7 h. 45 ○ Paris, Bordeaux, mer	570	7 j.	*Mar.*
	— 9 h. ● Genève, Lyon, Bordeaux, Lisbonne, mer.	500	6 j. 1/2	*Terr.*	— 9 h. ● Genève, Lyon, Barcelone, Madrid, Cadiz, mer.	610	7 j.	*Terr.*
DE ROME PAR	— 2 h. 55 ○ Gênes, Marseille, Barcelone, Madrid, Lisbonne, mer	475	7 j.		— 2 h. 55 ○ Gênes, Marseille, mer	410	9 j. 1/2	*Mar.*
					— 2 h. 55 ○ Gênes, Marseille, Barcelone, Madrid, Cadiz	570	7 j.	*Terr.*
DE BRUXELLES PAR	— 9 h. 35 ● Londres, mer	455	6 j.	*Mar.*	— 9 h. 35 ● Londres, mer	430	7 j.	*Mar.*
	— 12 h. 58 ○ Paris, Lisbonne, mer	395	5 j. 1/2	*Terr.*	— 12 h. 58 ○ Paris, Madrid, Cadiz, mer	520	5 j. 1/2	*Terr.*
D'AMSTERDAM PAR	— 8 h. 34 ● Londres, mer	440	6 j.	*Mar.*	— 8 h. 34 ● Londres, mer	415	5 j. 1/2	*Mar.*
	— 7 h. 20 ○ Paris, Lisbonne, mer	415	5 j.	*Terr.*	— 7 h. 20 ○ Paris, Madrid, Cadiz, mer	452	5 j. 1/2	*Terr.*
DE GENÈVE PAR	— 10 h. 40 ○ Lyon, Bordeaux, Lisbonne, mer.	385	6 j.		— 10 h. 40 ○ Lyon, Marseille	360	8 j.	*Mar.*
					— 10 h. 40 ○ Lyon, Bordeaux.	440	5 j. 1/2	*Mar.*
					— 10 h. 40 ○ Lyon, Barcelone, Madrid, Cadiz, mer.	500	6 j.	*Terr.*
DE MADRID PAR	— 8 h. 20 ○ Lisbonne, mer.	220	3 j.		— 1 h. 49 ● Cadiz, mer.	316	3 j.	
DE LISBONNE PAR	— Mer	143	2 j.		— 7 h. 30 ● Séville, Cadiz	310	4 j.	
DE COPENHAGUE PAR	— 9 h. 5 ○ Hambourg, mer.	477	10 j.	*Mar.*	— 9 h. 5 ○ Hambourg, mer	300	15 j.	*Mar.*
	— 9 h. 5 ○ Paris, Lisbonne, mer	510	6 j.	*Terr.*	— 9 h. 5 ○ Paris, Madrid, Cadiz, mer	630	7 j.	*Terr.*
DE LYON PAR	— 3 h. 49 ○ Bordeaux, Lisbonne, mer	365	5 j.		— 3 h. 49 ○ Bordeaux, mer.	420	5 j. 1/2	*Mar.*
					— 5 h. 15 ○ Marseille, mer.	340	8 j.	*Mar.*
					— 5 h. 15 ○ Barcelone, Madrid, Cadiz, mer	480	6 j.	*Terr*
DE MARSEILLE PAR	— 8 h. 7 ● Barcelone, Madrid, Lisbonne, mer.	365	5 j. 1/2		— Mer, direct.	300	7 j. 1/2	*Mar.*
					— 8 h. 7 ● Barcelone, Madrid, Cadiz, mer	460	5 j.	*Terr.*
DE BORDEAUX PAR	— 7 h. 25 ○ Lisbonne, mer.	295	4 j.		— Mer, direct	350	4 j.	*Mar.*
					— Madrid, Cadiz, mer	420	5 j.	*Terr.*
DE LILLE PAR	— 11 h. 15 ● Londres, mer	450	6 j.	*Mar.*	— 6 h. 25 ○ Le Havre, mer.	435	10 j.	*Mar.*
	— 1 h. 23 ○ Paris, Lisbonne, mer	385	5 j. 1/2	*Terr.*	— 1 h. 23 ○ Paris, Bordeaux, mer	445	5 j. 1/2	
					— 1 h. 23 ○ Paris, Madrid, Cadiz, mer	515	5 j. 1/2	*Terr.*
DE TOULOUSE PAR	— 11 h. 35 ● Bordeaux, Lisbonne, mer	325	4 j. 1/2		— 11 h. 35 ● Bordeaux, mer	380	4 j. 1/2	
					— 11 h. 17 ● Marseille, mer,	350	8 j.	*Mar.*
					— 11 h, 17 ● Barcelone, Madrid, Cadiz, mer	450	5 j. 1/2	*Terr.*
DE NANTES PAR	— 9 h. ● Bordeaux, Lisbonne, mer	335	4 j. 1/2		— 9 h. ● Bordeaux, mer.	380	4 j. 1/2	*Mar.*
					— 9 h. ● Bordeaux, Madrid, Cadiz, mer	450	5 j. 1/2	*Terr.*
DU HAVRE PAR	— 11 h. 45 ● Southampton, mer.	410	6 j.	*Mar.*	— Mer, direct	400	9 j.	*Mar.*
	— 12 h. 41 ○ Paris, Lisbonne.	385	5 j. 1/2	*Terr.*	— 12 h. 41 ○ Paris, Madrid, Cadiz, mer	510	5 j. 1/2	*Terr.*

Avis important. — Les prix ci-dessus sont ceux des Indicateurs publiés par les Compagnies et ne sont donnés que sous la réserve de leur exactitude et des modifications possibles. La durée est donnée approximativement.

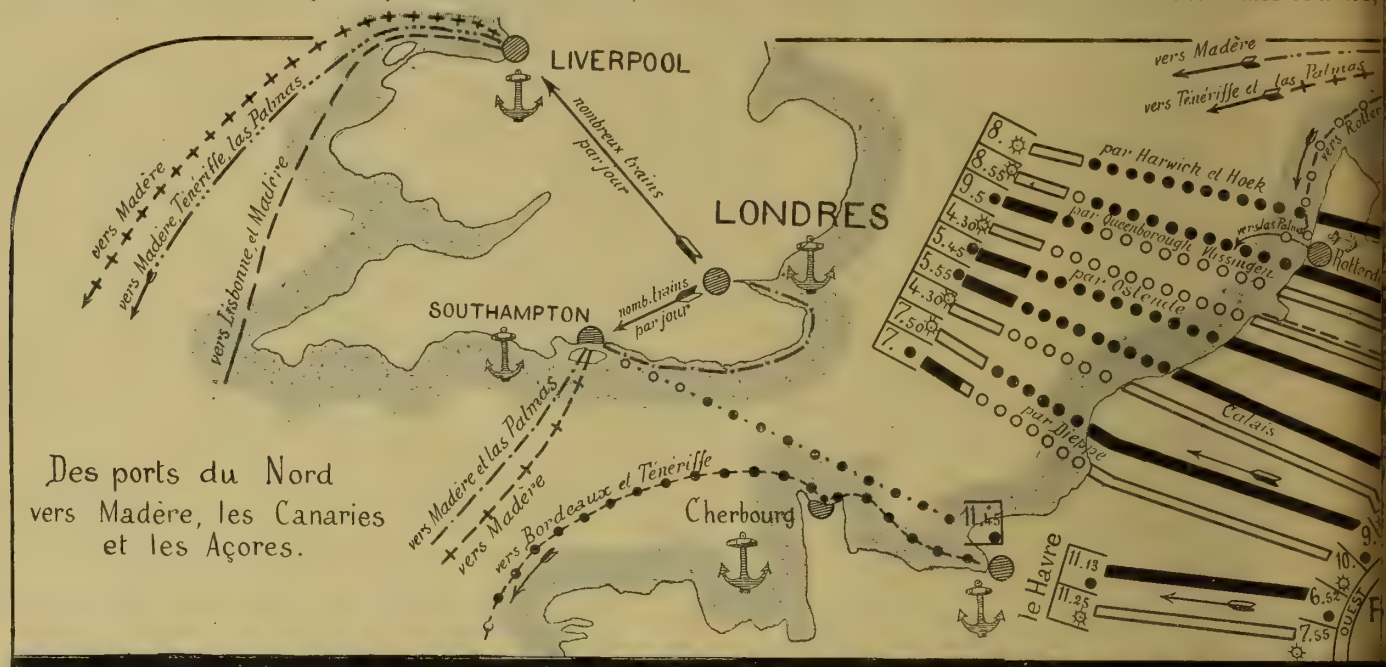
STATIONS D'HIVER DE L'ATLANTIQUE

Tableau N° 21 — Le plus Simple et le plu

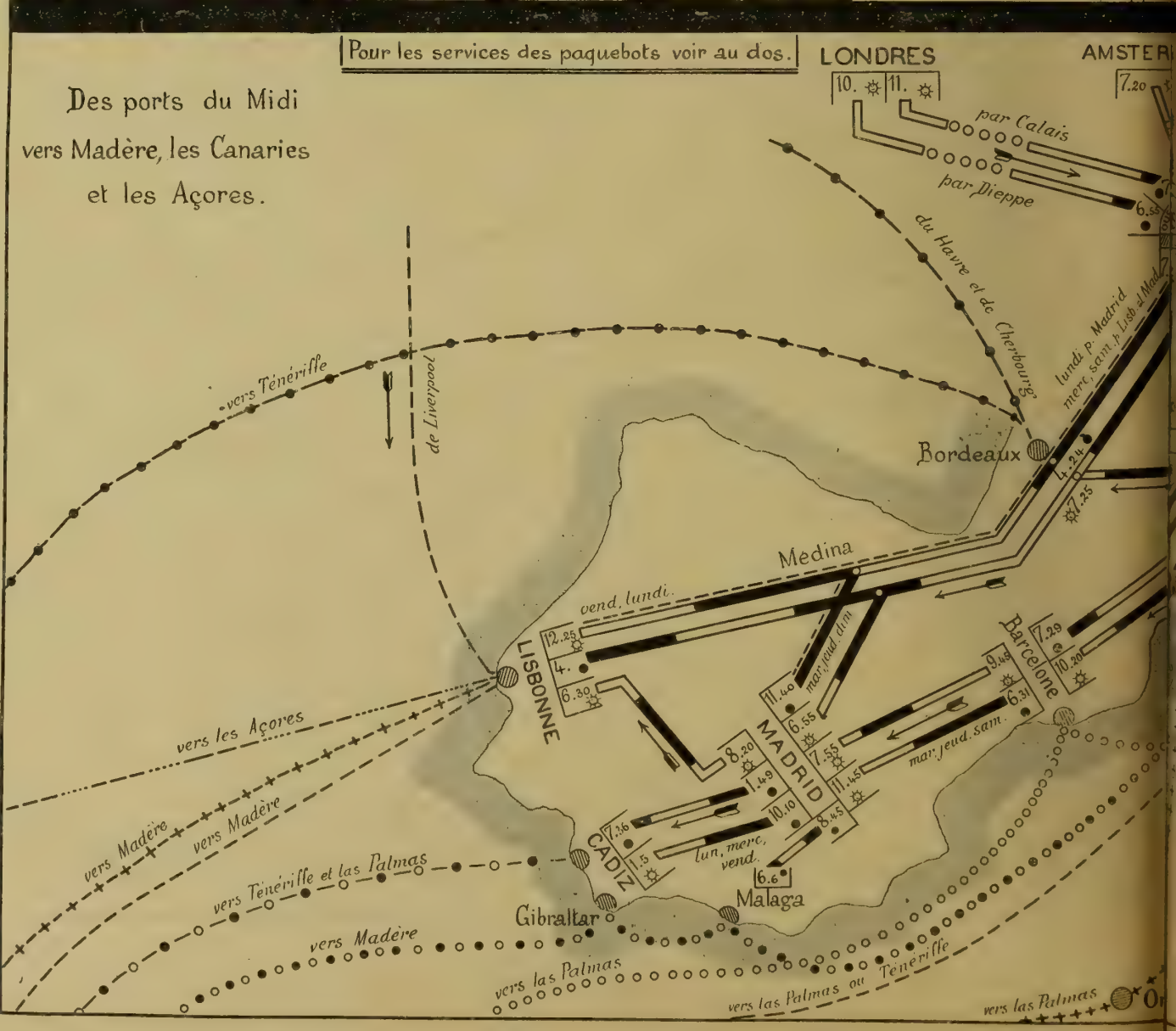
D'un Seul

Chacun de nos Lecteurs peut choisir instantanément le Train qui le mènera d'une

EXEMPLE : Un habitant de PARIS cherche sa ville sur le Tableau : il voit immédiatement que pour se rendre à Madère, il a le choix entre les voies de Lisbonne, comportant le plus court trajet en mer, ou de Londres, Southampton et même Liverpool. Pour se rendre à Lisbonne, il voit qu'il a deux trains de nuit : le Sud-Express, 7 h. 20 ● (train de luxe) ou le train de 10 h. 22 ●. Par l'alternance des traits blancs et noirs,



Pour les services des paquebots voir au dos.



GUIDES JOANNE, grand format : Espagne et Portugal : 18 fr.

ADÈRE, LES CANARIES, LES AÇORES

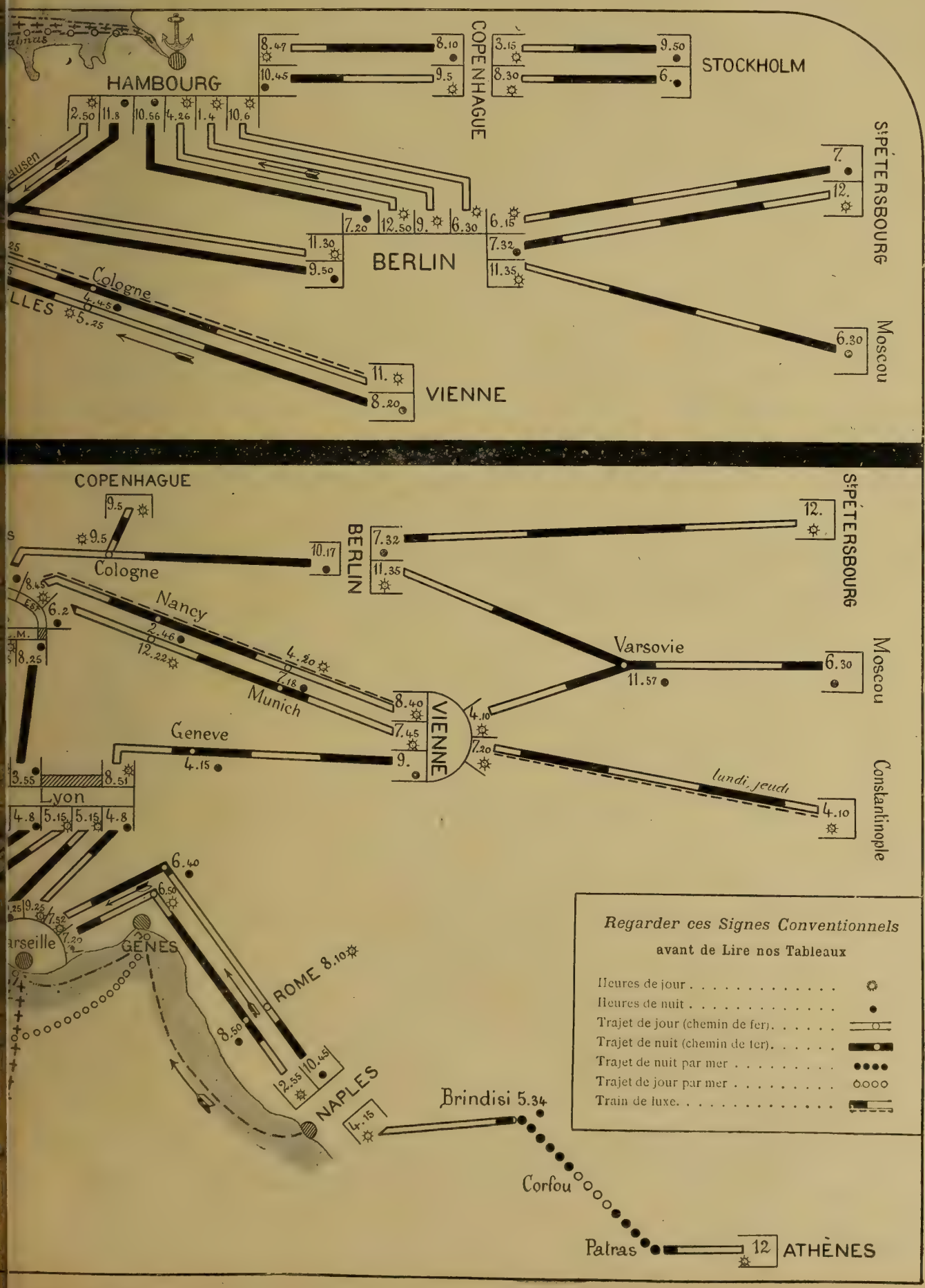
apide des Indicateurs.

oup d'Œil

nque des Grandes Villes de FRANCE ou d'EUROPE à MADÈRE ou aux CANARIES

oit qu'il passera deux nuits, deux jours et presque une troisième nuit en wagon par le train de 10 h. 22 ●. En regardant au , il verra la durée et le prix du trajet par Lisbonne, et les jours de départ des paquebots de ce port à Madère.

(Le signe [ ] indique l'arrivée à une gare. Le même signe renversé [ ] marque le point de départ.



LIVRET CHAIX : Octobre 1895.

Services de Paquebots des Principaux Ports d'Europe

A MADÈRE, AUX CANARIES ET AUX AÇORES

N.-B. — Les Prix donnés sont ceux des Billets de 1re Classe, nourriture comprise

PORTS DE DÉPART	A MADÈRE	AUX CANARIES (Las Palmas, Ténériffe).
DE MARSEILLE	*Soc. gén. de Transports maritimes à vapeur.* — Dép. à dates irrégulières. Escales à Barcelone et Gibraltar. — Billet simple : 350 fr. Aller et retour : 20 °/o de réduction; valable 1 an. — Pour 3 pers., conditions spéciales. — Au retour, prévenir la Cie 15 jours d'avance.	Pour Las Palmas. — *Cie Fraissinet.* Dép. le 25 de chaque mois à 4 h. s., avec escale à Oran une fois sur deux, en octobre, décembre, etc. Trajet en 7 ou 8 jours. Billet simple, avec nourriture : 300 fr. Billet de famille pour 4 pers. et au delà : 10 °/o de réduction. Aller et retour : 10 °/o de réduction, valable 1 an. Aller et retour de famille : 15 °/o de réduction. Pour Ténériffe et Las Palmas. — *Soc. gén. de Transports maritimes.* Dép. à dates irrégulières (plutôt le 10 et le 25). Trajet en 5 jours. Escales à Barcelone et Gibraltar. Mêmes prix et conditions que pour Madère.
DU HAVRE	*Red Cross Line.* Tous les 10 jours environ. Escales à Oporto et Lisbonne. Trajet en 9 jours Billet simple : 7 liv. st. (175 fr.).	Pour Ténériffe. — *Chargeurs réunis.* Dép. le 5 nov. et ensuite le 5 tous les 2 mois. Escales à Cherbourg et Bordeaux. Billet simple : 400 fr. Aller et retour : 20 °/o de réduction, valable 1 an. Billets de famille (4 pers.) : 5 °/o de réduction
DE CHERBOURG		Pour Ténériffe. — *Chargeurs réunis.* Voy. ci-dessus au départ du Havre.
DE BORDEAUX		Pour Ténériffe. — *Chargeurs réunis.* Dép. le 10 nov. et ensuite le 10 tous les 2 mois. Billet simple : 350 fr. — Pour les conditions des autres billets, voy. au départ du Havre.
DE LISBONNE	*Empreza nacional de Navegaçao.* — Dép. le 6 et le 23 de chaque mois Trajet en 2 jours. Billet simple : 25 650 reis (143 fr.). *Red Cross Line.* — Dép. tous les 10 jours environ. Billet simple : 4 liv. st. (100 fr.)	
DE BARCELONE	*Soc. gén. de Transports maritimes.* — Voy. ci-dessus au dép. de Marseille. Billet simple : 350 fr.	Pour Las Palmas. — *Comp. Transatl.* Dép. le 25 de chaque mois. Trajet en 5 jours. Billet simple : 300 pesetas, plus 46 pesetas d'impôt et d'embarquement (346 fr.). Pour Ténériffe et Las Palmas. — *Soc. gén. de Transports maritimes.* Voy. ci-dessus au dép. de Marseille. Billet simple : 350 fr.
DE CADIZ		Pour Las Palmas. — *Comp. Transatl.* Dép. le 28 de chaque mois. Trajet en 2 jours. Billet simple : 200 pesetas, plus 31 pesetas de frais (231 fr.).
DE GIBRALTAR	*Soc. gén. de Transports maritimes.* — Voy. ci-dessus au dép. de Marseille. Billet simple : 350 fr.	Pour Ténériffe et Las Palmas. — *Soc. gén. de Transports maritimes.* Voy. ci-dessus au dép. de Marseille. Billet simple : 350 fr.
D'ORAN		Pour Las Palmas. — *Cie Fraissinet.* Dép. le 28 tous les 2 mois, oct., déc., etc., à 8 h. mat. Trajet en 4 à 5 j. Billet simple : 240 fr. Aller et retour : 10 °/o de réduction, valable 1 an. Billet de famille (4 pers.) : réduction de 10 °/o, et sur l'aller et retour de 15 °/o.
DE NAPLES ET GÊNES	Services irréguliers de la *Soc. gén. de Transports maritimes.* — Billet simple : 350 fr.	Services irréguliers de la *Soc. gén. de Transports maritimes.* Billet simple : 350 fr. — Société *La Veloce.* Le 1er de chaque mois, départ de Gênes.
DE LONDRES	*Castle Line.* — Dép. le 1, 15, 29 nov.; 13, 27 déc.; 10 janv., etc., toutes les 2 semaines. Trajet en 5 jours. Billet simple à l'aller : 15 guinées (393 fr.); au retour : 12 guinées (314 fr. 40). *Forwood frères et Co.* — Deux dép. irréguliers par mois, avec escales. Billet simple : 10 liv. st. (250 fr.). Aller et retour : 15 liv. st. 15 sh. (393 fr. 75), valable 6 mois.	Pour Las Palmas. — *Castle Line.* Dép. le 25 oct.; 8 et 22 nov.; 6 et 20 déc.; 3 janv., etc., toutes les 2 semaines Trajet en 6 jours. Billet simple à l'aller : 14 guinées (366 fr. 80); au retour : 11 guinées (288 fr. 20). Pour Ténériffe et Las Palmas. — *Forwood frères et Co.* Mêmes conditions et prix que pour Madère, ci-contre.
DE LIVERPOOL	*British African Steam Navigation Co* et *African Steamship Co.* — Dép. le 23 oct.; 6, 20 nov., etc., chaque 2 semaines. Trajet en 6 jours. Billet simple : 10 liv. st (250 fr.). Aller et retour : 15 liv. st. (375 fr.), valable 1 an. *Red Cross Line.* — Dép. le 10, 20, 30 de chaque mois. Escales alternatives : 1° par Hambourg, Havre, Oporto, Lisbonne. Billet simple : 12 liv. st. (300 fr.). 2° par le Havre, Oporto, Lisbonne. Billet simple : 10 liv. st. (250 fr.). Aller et retour : 15 liv st. (375 fr.).	Pour Las Palmas. — *British African Steam Navigation Co* et *African Steamship Co.* Dép. le 28 oct.; 4, 11, 18, 25 nov., etc., chaque semaine. Trajet en 7 jours. Pour Ténériffe. — Mêmes compagnies. Dép. le 23 oct.; 6, 20 nov., etc., chaque 2 semaines. Trajet en 8 jours. Billet simple pour l'une ou l'autre destination : 10 liv. st. (250 fr.). Aller et retour : 15 liv. st. (375 fr.), valable 1 an.
DE SOUTHAMPTON	*Castle Line.* — Dép. les 2, 16, 30 nov.; 14, 28 déc.; 11 janv., etc., chaque 2 semaines. Trajet en 4 jours. Billet simple à l'aller : 15 guinées (393 fr.); au retour : 12 guinées (314 fr. 40). *Union Line.* — Dép. le 26 oct.; 9, 23 nov.; 7, 21 déc., etc., chaque 2 semaines. Trajet en 4 jours. — Dép. les 2, 16, 30 nov.; 14 déc., etc. Trajet en 6 jours. — Mêmes prix que par la *Castle Line.*	Pour Las Palmas. — *Castle Line.* Dép. les 26 oct.; 9, 23 nov.; 7, 21 déc.; 4 janv., etc., chaque 2 semaines. Trajet en 5 jours. Billet simple à l'aller : 14 guinées (366 fr. 80); au retour : 11 guinées (288 fr. 20). Pour Las Palmas et Ténériffe. — *Union Line.* Dép. les 2, 16, 30 nov.; 14 déc., etc., chaque 2 semaines. Trajet en 7 jours. Escale à Madère. Mêmes prix que par la *Castle Line.* Aller et retour : 23 liv. st., 12 sh., 6 d. (590 fr. 60), valable 6 mois.
DE HAMBOURG	*Hamburg-Südamerikanische Dpf.-Ges.* — Dép. les 1, 10 et 20 de chaque mois. Billet simple : 350 marks (437 fr. 50). *Wœrmann Line.* — Dép. le 10 de chaque mois. Trajet en 9 jours. Billet simple : 200 marks (250 fr.). Aller et retour : 320 marks (400 fr.). *Red Cross Line.* — Dép. les 6, 16, 26 de chaque mois par Lisbonne ou par le Havre, Oporto, Lisbonne. Billet simple : 9 liv. st. (225 fr.). *Union Line.* — Dép. les 26 oct.; 9, 23 nov.; 7 déc., etc., en correspondance à Southampton. Trajet en 13 jours.	Pour Las Palmas et Ténériffe. — *Afrikanische Dpf.-Actien-Ges.* Dép. le 15 de chaque mois. Trajet en 16 jours. Escales sur la côte d'Afrique. Billet simple : 250 marks (312 fr. 50). Pour Las Palmas et Ténériffe. — *Union Line.* Mêmes dates et même corresp. que pr Madère. Trajet en 14 j.

DE LISBONNE AUX AÇORES : *Empreza insulana de Navegaçao.* Dép. le 5 et le 20 de chaque mois Le bateau du 20 fait escale à Madère. Trajet en 4 j. 1/2. Billet simple pour S. Miguel : 30 000 reis (168 fr.).

Prix et Durées de Trajet

DES GRANDES VILLES DE FRANCE EN ÉGYPTE

Ces Tableaux groupent ici pour la Première Fois

Les indications *qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher* (*données en* marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables *de l'Europe occidentale, centrale, orientale, etc.*), *par les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité de temps, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant à ses lecteurs des renseignements sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournit les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément, *les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils ont eu peine à choisir.*

*Leur choix fait, il les renvoie, pour plus de détails, à l'*Indicateur *et au* Livret-Chaix *d'octobre* 1895.

	HEURES DE DÉPART.		A ALEXANDRIE PRIX 1re cl.	DURÉE approximative	VOIE
DE PARIS PAR	— 8 h. 25 ●	Lyon, *Marseille* et la mer	396*	5 j. 1/2	Économique
	— 8 h. 50 ●	Mt-Cenis, *Gênes* et la mer (via Naples)	329	9 j.	
	— 8 h. 50 ●	Mt-Cenis, Gênes, Rome, *Naples* et la mer (via Messine)	375	6 j.	
	— 8 h. 50 ●	Mt-Cenis, Turin, Bologne, *Brindisi* et la mer	447*	4 j. 3/4	*Rapide.*
	— 8 h. 50 ●	Milan, *Venise* et la mer	333	7 j. 1/2	
	— 6 h. 50 ●	Munich, Vienne, *Constantinople* (Orient-Express) et la mer	618*	5 j.	
	.....	*Athènes* (voir Tableau n° 1 précédemment publié)	.....	.....	
DE LYON PAR	— 4 h. 8 ●	*Marseille* et la mer	329*	5 j.	Économique
	— 4 h. 8 ●	Marseille, Gênes, Rome, *Naples* et la mer	362	5 j. 1/2	
	— 12 h. 9 ●	Mâcon, Mt-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer	408*	4 j. 3/4	*Rapide.*
DE MARSEILLE PAR	— 4 h. ○	Par mer	300*	4 j. 1/2	Économique
	— 9 h. 52 ○	Gênes, Rome, *Naples* et la mer	322	6 j. 1/2	
	— 9 h. 52 ○	Gênes, Rome, Naples, *Brindisi* et la mer	416*	5 j. 1/4	*Rapide.*
DE BORDEAUX PAR	— 7 h. 18 ●	Toulouse, *Marseille* et la mer	370*	5 j. 1/2	Économique
	— 7 h. 18 ●	Marseille, Gênes, Rome, *Naples* et la mer	398	7 j. 1/2	
	— 8 h. 35 ○	Paris, Mt-Cenis, Turin, Bologne, *Brindisi* et la mer	512*	5 j.	*Rapide.*
DE LILLE PAR	— 1 h. 23 ○	Paris, *Marseille* et la mer	424*	5 j. 3/4	Économique
	— 1 h. 23 ○	Paris, Mt-Cenis, Gênes, Rome, *Naples* et la mer	357	6 j. 1/4	
	— 1 h. 23 ○	Paris, Mt-Cenis, Turin, Bologne, *Brindisi* et la mer	475*	5 j. 1/4	*Rapide.*
DE TOULOUSE PAR	— 11 h. 17 ●	*Marseille* et la mer	347*	5 j. 1/4	Économique
	— 11 h. 17 ●	Marseille, Gênes, Rome, *Naples* et la mer	369	7 j. 1/4	
	— 11 h. 17 ●	Marseille, Gênes, Rome, Naples, *Brindisi* et la mer	463*	5 j. 3/4	*Rapide.*
DE NANTES PAR	— 8 h. 30 ○	Bordeaux, *Marseille* et la mer	414*	6 j.	Économique
	— 8 h. 25 ○	Paris, Mt-Cenis, Turin, Gênes, Rome, *Naples* et la mer	419	6 j. 1/2	
	— 8 h. 25 ○	Paris, Mt-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer	491*	6 j.	*Rapide.*
DU HAVRE PAR	— 12 h. 41 ○	Paris, *Marseille* et la mer	422*	5 j. 3/4	Économique
	— 12 h. 41 ○	Paris, Mt-Cenis, Gênes, Rome, *Naples* et la mer	401	6 j. 1/4	
	— 12 h. 41 ○	Paris, Mt-Cenis, Turin, Bologne, *Brindisi* et la mer	473*	4 j. 3/4	*Rapide.*
DE ROUEN PAR	— 2 h. 26 ○	Paris, *Marseille* et la mer	411*	5 j. 3/4	Économique
	— 2 h. 26 ○	Paris, Mt-Cenis, Gênes, Rome, *Naples* et la mer	408	6 j. 1/4	
	— 2 h. 26 ○	Paris, Mt-Cenis, Turin, Bologne, *Brindisi* et la mer	462*	4 j. 3/4	*Rapide.*
DE NANCY PAR	— 12 h. 30 ○	Lyon, *Marseille* et la mer	384*	5 j. 3/4	Économique
	— 11 h. 20 ○	Belfort, Bâle, Milan, Rome, *Naples* et la mer	368	6 j. 1/4	
	— 11 h. 20 ○	Belfort, Bâle, Milan, Bologne, *Brindisi* et la mer	417*	4 j. 3/4	*Rapide.*
DE DIJON PAR	— 1 h. 6 ●	Lyon, *Marseille* et la mer	361*	5 j. 1/4	Économique
	— 1 h. 57 ●	Mt-Cenis, Turin, Gênes, Rome, *Naples* et la mer	340	5 j. 3/4	
	— 1 h. 57 ●	Mt-Cenis, Turin, Bologne, *Brindisi* et la mer	412*	4 j. 1/2	*Rapide.*

Avis. — Le signe * placé à côté du prix d'un trajet à effectuer, partie en chemin de fer et partie en bateau, indique que la nourriture *à bord* est comprise.

PRINCIPAUX PAQUEBOTS POUR ALEXANDRIE

Marseille-Alexandrie (Messageries maritimes). Dép. à 4 h. du soir tous les jeudis, et le dimanche par quinzaine à dater du 27 oct. 1895 (ligne de l'Inde); arrivées les mardis et vendredis matins. Prix : 300 fr. en 1re cl.; 210 fr. en 2e cl., nourriture et vin compris. Supplément de 50 fr. par les paquebots de l'Inde. Aller et retour : réduction de 10 °/o. Billets de famille, pour 3 personnes au moins : 10 °/o sur billets simples; 15 °/o sur aller et retour.

Gênes-Naples-Messine-Alexandrie (Florio Rubattino). Dép. de Gênes, le lundi à midi, une semaine sur quatre, à dater du 4 nov. 1895; le samedi à 9 h. du soir les autres semaines. Escales de 24 à 48 h. à Naples. Dép. de Naples le mercredi à 5 h. du soir. Arrivée le dimanche à 6 h. du soir. Prix : de Gênes, 217 fr. 50 en 1re cl.; 145 fr. en 2e cl.; — de Naples, 180 fr. en 1re cl; 120 fr. en 2e cl., nourriture *non* comprise.

Venise-Brindisi-Alexandrie (Florio Rubattino). Dép. par quinzaine : de Venise, le mardi à 6 h. du matin, à compter du 5 nov. 1895; de Brindisi, le vendredi à 2 h. du matin, à compter du 8 nov. 1895; arrivée le lundi à 6 h. du matin. Prix : de Venise, 195 fr. en 1re cl.; 130 fr. en 2e cl.; — de Brindisi, 144 fr. en 1re cl.; 96 fr. en 2e cl., nourriture *non* comprise.

Trieste-Brindisi-Alexandrie (Lloyd autrichien). Dép. de Trieste le mardi à 1 h. du soir; de Brindisi le mercredi à 11 h. du soir. Arrivée le samedi à 4 h. du soir. Prix : de Trieste, 300 fr. en 1re cl.; 205 fr. en 2e cl.; de Brindisi, 220 fr. en 1re cl.; 148 fr. en 2e cl., nourr. comprise.

Fiume-Corfou-Patras-Alexandrie (Lloyd autrichien). Dép. toutes les 4 semaines à dater du 14 sept. 1895; de Fiume, le samedi à 8 h. du matin; de Corfou, le lundi à 7 h. du soir; de Patras, le mardi à 9 h. du soir. Arrivée le samedi à 6 h. du matin.

Constantinople-Alexandrie (Khedivieh). Dép. le mercredi à 3 h. du soir après l'arrivée de l'Orient-Express. Arrivée le vendredi à 5 h. du soir. Prix : 182 fr. en 1re cl.; 130 fr. en 2e cl., nourriture comprise.

Odessa-Constantinople-Athènes-Alexandrie (Comp. Russe). Dép. d'Odessa le samedi à 4 h. du soir; de Constantinople le mardi à 4 h. du soir; d'Athènes le vendredi à 10 h. du matin. Arrivée le dimanche vers midi. Prix : d'Odessa, 292 fr. en 1re cl.; 200 fr. en 2e cl.; de Constantinople, 200 fr. en 1re cl.; 140 fr. en 2e cl.; d'Athènes, 130 fr. en 1re cl.; 90 fr. en 2e cl., nourriture comprise.

DURÉES DES TRAVERSÉES SANS ESCALES

Marseille-Alexandrie (Messageries maritimes) . . . . 108 heures.
Messine-Alexandrie (Florio Rubattino) . . . . . 77 —
Brindisi-Alexandrie (Lloyd autrichien) . . . . . 65 heures.
Constantinople-Alexandrie (Khedivieh) . . . . . 51 —
Athènes-Alexandrie (Comp. Russe) . . . . . 50 heures.

Tableau N° 22

EN É

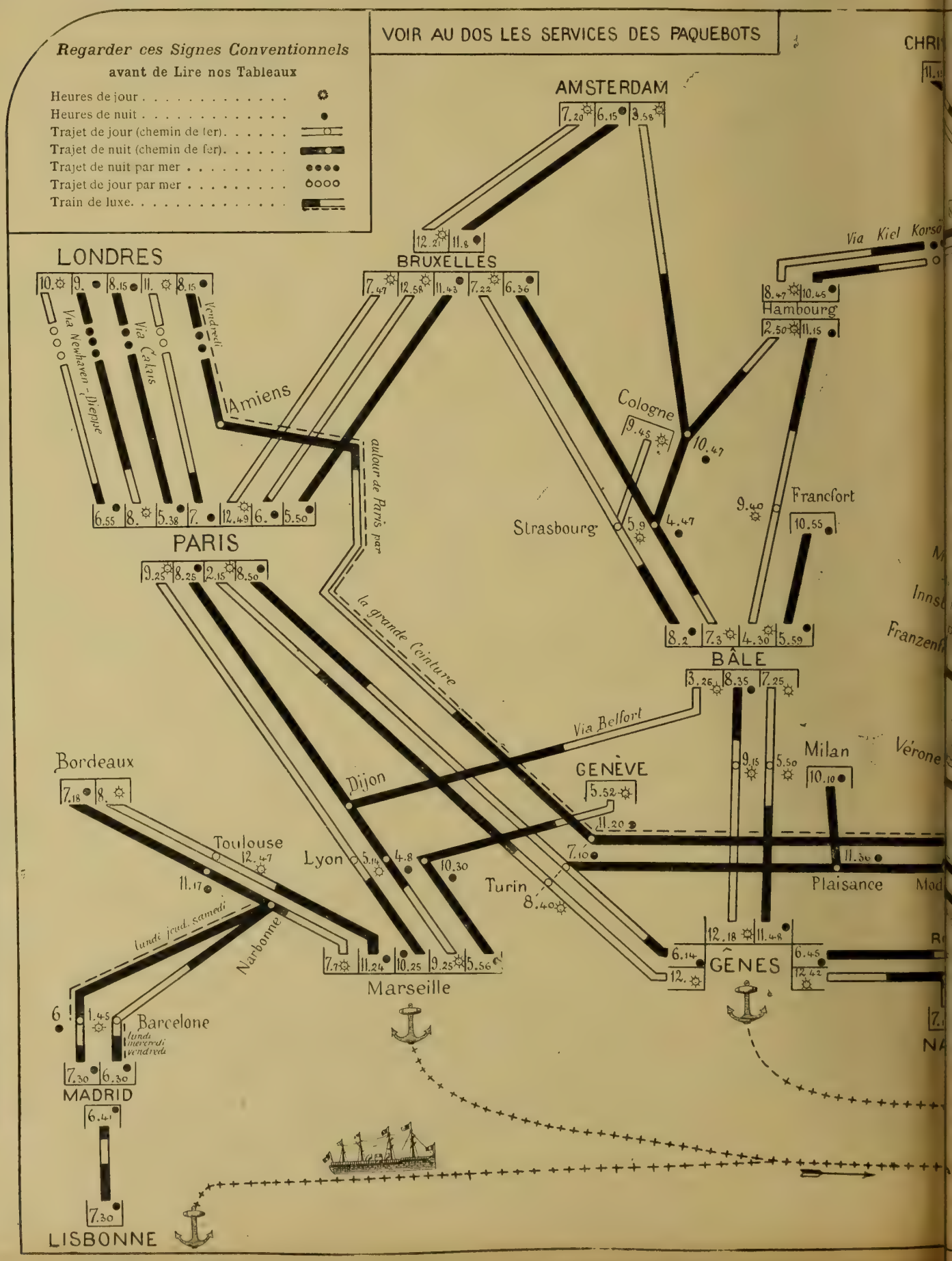
Le plus Simple et le pl

D'un Seul

Chacun de nos Lecteurs peut choisir instantanément le Train qui le mèn

EXEMPLE : Un habitant de PARIS cherche sa ville sur le Tableau : il voit immédiatement qu'il peut s rendre en Égypte, notamment par Marseille ou par Brindisi.

S'il choisit la voie de Marseille, il constate qu'il peut partir soit par un train de nuit (8 h. 25 ● trait noir), soit par un train de jour (9 h. 25 ☼, trait blanc).



GUIDES JOANNE, grand format : Malte, Égypte, Nubie, Abyssinie, Sinaï : 1 vol., 25 fr.

PTE

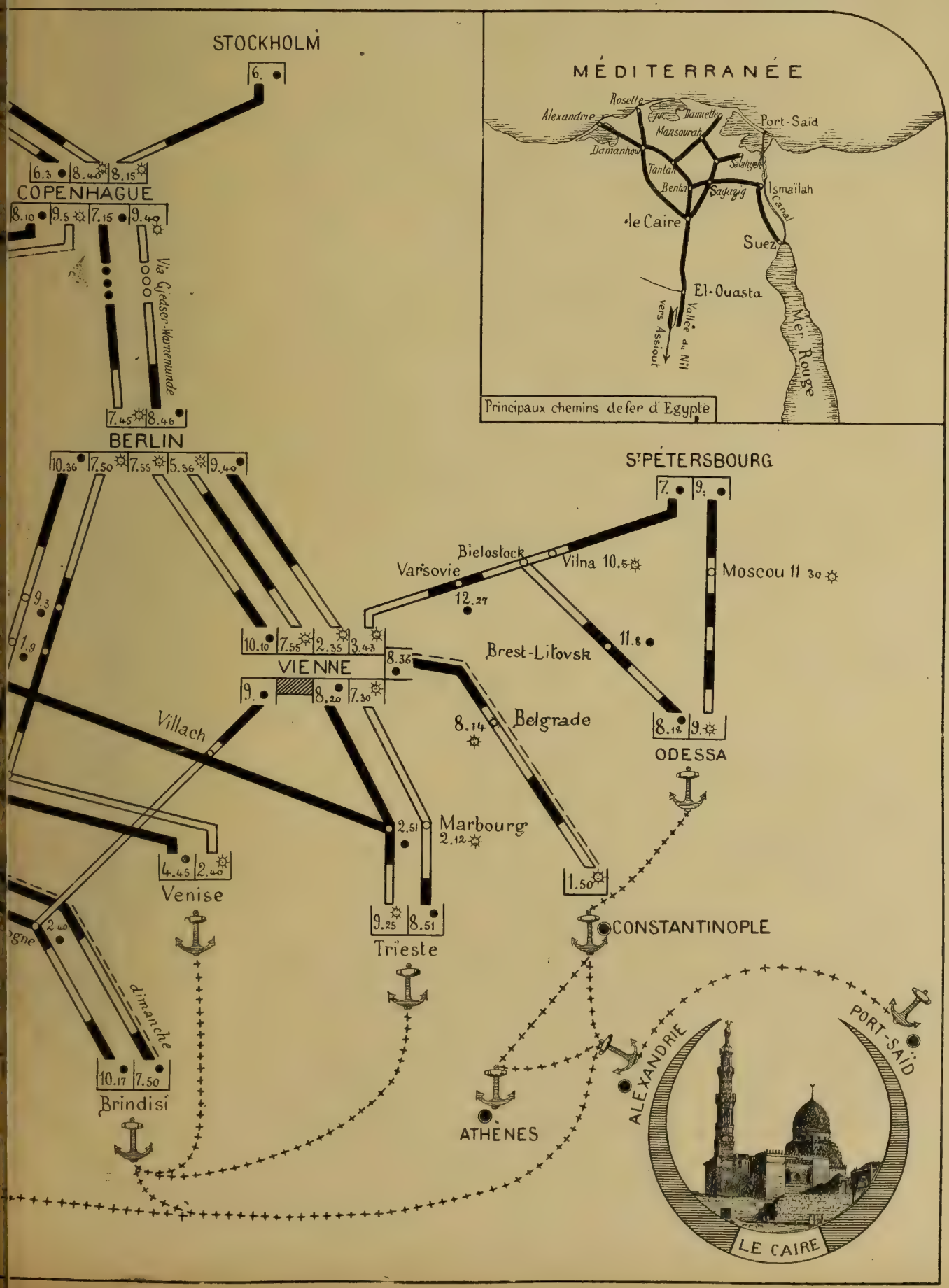
apide des Indicateurs.

oup d'Œil

ne quelconque des Grandes Villes de FRANCE ou d'EUROPE en ÉGYPTE

'il préfère abréger la traversée en mer, il gagnera Brindisi par chemin de fer; dans ce cas, un seul train l'y conduit directe-nt (train de nuit 8 h. 50 ●, trait noir) et il devra rester 2 nuits et 2 jours en wagon.

(Le signe ⌊ ⌋ indique l'arrivée à une gare. Le même signe renversé ⌈ ⌉ marque le point de départ.)



INDICATEUR CHAIX : Octobre 1895.

Prix et Durées de Trajet

DES GRANDES VILLES D'EUROPE EN ÉGYPTE

	HEURES DE DÉPART.		A ALEXANDRIE PRIX 1re cl.	DURÉE approximative	VOIE
DE LONDRES PAR	— 10 h.	○ Ostende, Bruxelles, Vienne (tr. de luxe), *Constantinople* (Orient-Express) et la mer	660*	5 j. 1/4	*Rapide.*
	— 11 h.	○ Calais, Paris, Mt-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer	522*	5 j. 1/4	*Rapide.*
	— 10 h.	○ Newhaven, Dieppe, Paris, *Marseille* et la mer	439*	5 j. 3/4	Économique
DE PÉTERSBOURG PAR	— 9 h.	● Brest, Litowski, *Odessa* et la mer	583*	11 j.	Économique
	— 7 h.	● Vienne, *Constantinople* (Orient-Express) et la mer	680*	6 j.	*Rapide.*
DE BERLIN PAR	— 9 h. 40	● Vienne, *Trieste* et la mer	445*	6 j. 1/2	
	— 9 h. 40	● Vienne, *Constantinople* (Orient-Express) et la mer	496*	5 j.	*Rapide.*
	— 10 h. 36	● Munich, *Venise* et la mer	342	7 j. 1/2	Économique
	— 10 h. 36	● Stuttgart, Milan, *Gênes* et la mer (via Naples)	382	10 j.	
	— 10 h. 36	● Munich, Bologne, *Brindisi* et la mer	465*	5 j.	*Rapide.*
DE VIENNE PAR	— 8 h. 36	● *Constantinople* (Orient-Express) et la mer	423*	4 j.	*Rapide.*
	— 8 h. 20	● *Trieste* et la mer	372*	5 j. 1/2	Économique
	— 9 h.	● Bologne, *Brindisi* et la mer	422*	4 j. 3/4	
DE ROME PAR	— 8 h. 20	○ *Naples* et la mer	211	4 j. 1/2	Économique
	— 12 h. 5	● *Brindisi* et la mer	229	3 j. 3/4	*Rapide.*
DE BRUXELLES PAR	— 12 h. 58	○ Paris, *Marseille* et la mer	430*	5 j. 3/4	
	— 5 h. 40	○ Vienne (tr. de luxe), *Constantinople* (Orient-Express) et la mer	590*	5 j.	*Rapide.*
	— 7 h. 22	○ Strasbourg, Bâle, Milan, *Gênes* et la mer (via Naples)	349	9 j. 1/2	
	— 6 h. 36	● Strasbourg, Bâle, Milan, *Venise* et la mer	338	7 j. 1/2	Économique
	— 6 h. 36	● Strasbourg, Bâle, Milan, Bologne, *Brindisi* et la mer	451*	5 j.	*Rapide.*
D'AMSTERDAM PAR	— 7 h. 20	○ Bruxelles, Paris, *Marseille* et la mer	451*	6 j.	
	— 3 h. 58	○ Cologne, Vienne (tr. de luxe), *Constantinople* (Orient-Express) et la mer	586*	5 j.	*Rapide.*
	— 3 h. 58	○ Cologne, Bâle, Milan, *Gênes* et la mer (via Naples)	367	9 j. 1/2	
	— 3 h. 58	○ Cologne, Bâle, Milan, *Venise* et la mer	356	7 j. 1/2	Économique
	— 3 h. 58	○ Cologne, Bâle, Milan, Bologne, *Brindisi* et la mer	469*	5 j.	*Rapide.*
DE BALE PAR	— 3 h. 25	○ Lyon, *Marseille* et la mer	392*	5 j. 3/4	
	— 8 h. 35	● Milan, Rome, *Naples* et la mer	338	6 j.	
	— 8 h. 35	● Milan, *Gênes* et la mer (via Naples)	285	9 j.	
	— 7 h. 25	○ Milan, *Venise* et la mer	274	7 j.	Économique
	— 7 h. 25	○ Milan, Bologne, *Brindisi* et la mer	387*	4 j. 1/2	*Rapide.*
	— 10 h. 30	● Carlsruhe, Vienne, *Constantinople* (Orient-Express) et la mer	551*	5 j.	
DE GENÈVE PAR	— 5 h. 52	○ Lyon, *Marseille* et la mer	358*	5 j. 1/2	Économique
	— 4 h. 15	● Mt-Cenis, *Gênes* et la mer (via Naples)	274	8 j. 1/2	Économique
	— 4 h. 15	● Mt-Cenis, Turin, Bologne, *Brindisi* et la mer	404*	4 j. 1/2	*Rapide.*
DE MADRID PAR	— 6 h. 30	● Barcelone, *Marseille* et la mer	443*	6 j. 1/2	

Avis. — Le signe (*) placé à côté du prix d'un trajet à effectuer, partie en chemin de fer, partie en bateau, indique que la nourriture *à bord* est comprise.

PRINCIPAUX PAQUEBOTS POUR PORT-SAID

Marseille Port-Saïd (Messageries maritimes). Dép. à 4 h. du soir les 1er et 12 de chaque mois (dép. reculés du 1er au 3 pour les paquebots : *Australien*, *Polynésien*, *Armand-Béhic* et *Ville-de-la-Ciotat*); traversée en 5 jours. Prix : 400 fr. en 1re cl.; 300 fr. en 2e cl., nourriture et vin compris.

— (Peninsular and Oriental). Dép. les 2 et 21 nov. 1895; 2 janv. 1896. Prix : 377 fr. 25 en 1re cl.; 226 fr. 35 en 2e cl., nourriture comprise.

— (Rotterdamschen Lloyd). Dép. les 7 et 21 nov.; 5 et 19 déc. 1895.

Gênes-Port-Saïd (Stoomvaart Nederland). Dép. les 31 oct.; 14 et 28 nov.; 12 et 26 déc. 1895; 9 janv. 1896.

Naples-Port-Saïd (Peninsular and Oriental). Dép. les 3 et 17 nov.; 1er, 15 et 29 déc. 1895. Prix : 251 fr. 50 en 1re cl.; 176 fr. en 2e cl., nourriture comprise.

— (British India). Dép. les 27 oct.; 10 et 24 nov.; 8 et 22 déc. 1895; 5 janv. 1896.

— (Deutsche Ostafrica). Dép. les 20 nov. et 18 déc. 1895.

— (Norddeutscher Lloyd). Dép. les 6 et 20 nov.; 4 déc. 1895.

— (Orient Linie). Dép. le dimanche par quinzaine à dater du 27 oct. 1895.

Brindisi-Port-Saïd (Peninsular and Oriental). Dép. tous les dimanches soirs après l'arrivée du Péninsulaire-Express; en outre, dép. les 26 oct.; 16 nov.; 7 et 28 déc. 1895. Prix : 251 fr. 50 en 1re cl.; 151 fr. en 2e cl., nourriture comprise.

— (Lloyd Autrichien). Dép. le 4 de chaque mois.

Venise-Brindisi-Port-Saïd (Peninsular and Oriental). Dép. les 14 nov.; 16 et 26 déc. 1895. Prix : 302 fr. en 1re cl.; 201 fr. en 2e cl., nourriture comprise.

Trieste-Port-Saïd (Lloyd autrichien). Dép. les 3 et 21 de chaque mois.

BATEAUX SUR LE NIL

1° *Bateaux de touristes* partant *en hiver* du Caire, remontent le Nil jusqu'à Assouan (première cataracte), et reviennent au Caire en 3 semaines. Dép. du Caire les 12 et 26 nov.; 10, 24 et 31 déc.; 7, 14, 21, 23, 28 et 30 janv.; 4, 6, 11, 13, 18, 20 et 25 fév.; 3 et 10 mars. Prix : du Caire au Caire, 1262 fr. 50, comprenant nourriture, excursions, guides, ânes, etc. — Le 8 janv. 1896, dép. du Caire pour la même excursion en 4 semaines; prix : 1640 fr. — De la première à la deuxième cataracte et retour, en 8 jours, prix : 530 fr. par bateaux de touristes, correspondant avec ceux ci-dessus, à partir de celui quittant le Caire le 24 déc.

2° *Services postaux* du Caire à Assouan (en chemin de fer jusqu'à Girgeh, en bateau au delà); dép. du Caire les mardis, vendredis et dimanches; arrivée à Louqsor les jeudis, dimanches et mardis, et à Assouan les samedis, mardis et jeudis. — Excursion de 14 jours du Caire à Assouan et retour : 631 fr. 50 en 1re cl., comprenant chemin de fer, passage, nourriture à bord, avec 3 ou 4 jours d'hôtel à Louqsor et Assouan. — Excursion de 8 jours du Caire à Louqsor et retour : 530 fr. en 1re cl., comprenant chemin de fer, passage, nourriture à bord et 3 jours d'hôtel à Louqsor.

3° *Dahabiehs*, grandes barques à voiles, aménagées pour quelques touristes, se louent avec drogman et cuisinier chargé de pourvoir à la nourriture. Traiter directement avec l'agence Cook, propriétaire.

Prix et Durées de Trajet

DES GRANDES VILLES DE FRANCE EN PALESTINE

Ces Tableaux groupent ici pour la Première Fois

Les indications *qui se trouvent éparses, difficiles à rattacher* (*données en* marks, florins, roubles, milles anglais, verstes, heures variables *de l'Europe occidentale, centrale, orientale, etc.*), *par les Indicateurs étrangers, tels que le Hendschel et le Bradshaw.*

En ramenant ces indications à l'unité de temps, de prix, de distance, en les reliant entre elles, en procurant à ses lecteurs des renseignements sur les services maritimes, le Tour du Monde-Guide *leur fournit les moyens d'apprécier, au triple point de vue de la* rapidité, *de l'*économie, *de l'*agrément, *les itinéraires européens entre lesquels jusqu'ici ils ont eu peine à choisir.*

*Leur choix fait, il les renvoie, pour plus de détails, à l'*Indicateur *et au* Livret-Chaix *de novembre* 1895.

	Heures de départ.		A JAFFA (Jérusalem) Prix 1re cl.	Durée approximative	Voie
DE PARIS PAR	— 8 h. 25 ●	Lyon, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	466*	9 j. 1/2	Économique
	— 8 h. 50 ●	Mt-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	525*	9 j. 3/4	
	— 6 h. 50 ●	*Constantinople* (Orient-Express du dimanche) et la mer (Messag. marit.)	676*	8 j. 1/2	*Rapide.*
DE LYON PAR	— 4 h. 8 ●	*Marseille* et la mer (via Alexandrie)	369*	9 j.	Économique
	— 12 h. 9 ●	Mâcon, Mt-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	480*	9 j. 3/4	
	— 6 h. 36 ●	Genève, Zurich, Vienne, *Constantinople* et la mer	572*	8 j. 1/2	*Rapide.*
DE MARSEILLE PAR	— 4 h. ○	Par mer (via Alexandrie)	370*	9 j.	Économique
	— 9 h. 52 ○	Gênes, Rome, Naples, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	494*	10 j. 1/4	
	— 10 h. 45 ○	Lyon, Genève, Zurich, Vienne, *Constantinople* et la mer (Messag. marit.)	611*	8 j. 3/4	*Rapide.*
DE BORDEAUX PAR	— 7 h. 18 ●	Toulouse, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	446*	9 j. 1/2	Économique
	— 8 h. 35 ○	Paris, Mt-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	590*	10 j.	
	— 8 h. 35 ○	Paris, Vienne, *Constantinople* et la mer (Messag. marit.)	657*	9 j.	*Rapide.*
DE LILLE PAR	— 1 h. 23 ○	Paris, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	494*	9 j. 3/4	Économique
	— 1 h. 23 ○	Paris, Mt-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	558*	10 j. 1/4	
	— 4 h. 27 ○	Nancy, Munich, Vienne, *Constantinople* et la mer (Messag. marit.)	504*	8 j. 3/4	*Rapide.*
DE TOULOUSE PAR	— 11 h. 17 ●	*Marseille* et la mer (via Alexandrie)	417*	9 j. 1/4	Économique / *Rapide.*
	— 11 h. 17 ●	Marseille, Gênes, Rome, Naples, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	541*	10 j. 3/4	
	— 12 h. ●	Lyon, Zurich, Vienne, *Constantinople* et la mer (Messag. marit.)	656*	9 j. 1/4	*Rapide.*
DE NANTES PAR	— 8 h. 30 ○	Bordeaux, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	474*	10 j.	Économique
	— 8 h. 25 ○	Paris, Mt-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	566*	10 j. 1/4	
	— 8 h. 25 ○	Paris, Vienne, *Constantinople* et la mer (Messag. marit.)	635*	9 j.	*Rapide.*
DU HAVRE PAR	— 12 h. 41 ○	Paris, Lyon, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	492*	9 j. 3/4	Économique
	— 12 h. 41 ○	Paris, Mt-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	551*	9 j. 3/4	
	— 12 h. 41 ○	Paris, *Constantinople* et la mer (Messag. marit.)	617*	8 j. 3/4	*Rapide.*
DE ROUEN PAR	— 2 h. 26 ○	Paris, Lyon, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	481*	9 j. 3/4	Économique
	— 2 h. 26 ○	Paris, Mt-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	540*	9 j. 3/4	
	— 2 h. 26 ○	Paris, *Constantinople* et la mer (Messag. marit.)	606*	8 j. 3/4	*Rapide.*
DE NANCY PAR	— 12 h. 30 ○	Lyon, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	454*	9 j. 3/4	Économique
	— 11 h. 20 ○	Bâle, Milan, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	495*	9 j. 3/4	
	— 12 h. 20 ●	Munich, Vienne, *Constantinople* et la mer (Messag. marit.)	551*	8 j. 1/4	*Rapide.*
DE DIJON PAR	— 1 h. 6 ●	Lyon, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	431*	9 j. 1/4	Économique
	— 1 h. 57 ●	Mt-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	490*	9 j. 1/2	
	— 7 h. 22 ●	Bâle, Zurich, Vienne, *Constantinople* et la mer (Messag. marit.)	562*	8 j. 1/2	*Rapide.*

Avis. — Le signe * placé à côté du prix d'un trajet à effectuer, partie en chemin de fer et partie en bateau, indique que la nourriture *à bord* est comprise.

VOIES ACCESSOIRES

Par les voies indiquées ci-dessus, on a l'avantage de pouvoir effectuer la traversée jusqu'à Jaffa sur les paquebots *d'une même compagnie* et sans avoir à se préoccuper de chercher les *correspondances* de plusieurs services maritimes *successifs.*

Le touriste désireux de visiter, à l'aller ou au retour, des villes situées en dehors des voies ci-dessus, pourra facilement établir un *itinéraire à son gré* en combinant les indications de bateaux données aujourd'hui avec celles fournies par les tableaux : « Athènes », « Constantinople », — « Marseille », — « Gênes », — « Sicile », — « Égypte », précédemment publiés.

Par exemple, avec les seuls éléments de nos tableaux, le lecteur pourra, au départ de Paris, établir les itinéraires suivants :

1° Paris, Rome, Naples, Alexandrie, Jaffa, et constatera qu'il coûte environ 445 fr. ;

2° Paris, Rome, Naples, Corfou, Athènes, Rhodes, Beïrout, Jaffa, et constatera qu'il coûte environ 530 fr.

De même, *au point de vue de la durée du trajet*, en combinant les indications de bateaux vers Alexandrie et Port-Saïd, données au tableau « Égypte », avec celles ci-dessous, on pourra, *à certaines dates*, trouver des correspondances qui feront gagner un ou plusieurs jours.

JAFFA-JÉRUSALEM

Chemin de fer : 1 train par jour dans chaque sens. — Trajet en 4 heures. — Prix : 16 fr. en 1re cl. ; 9 fr. en 2e cl.

BEÏROUT-DAMAS

Chemin de fer : 1 train par jour dans chaque sens. — Trajet en 8 heures. — Prix : 25 fr. en 1re cl. ; 15 fr. en 2e cl.

SERVICES MARITIMES

Voir ci-contre ; en outre, pour les

PAQUEBOTS vers ALEXANDRIE et PORT-SAÏD,

voir le tableau « Égypte » précédemment publié.

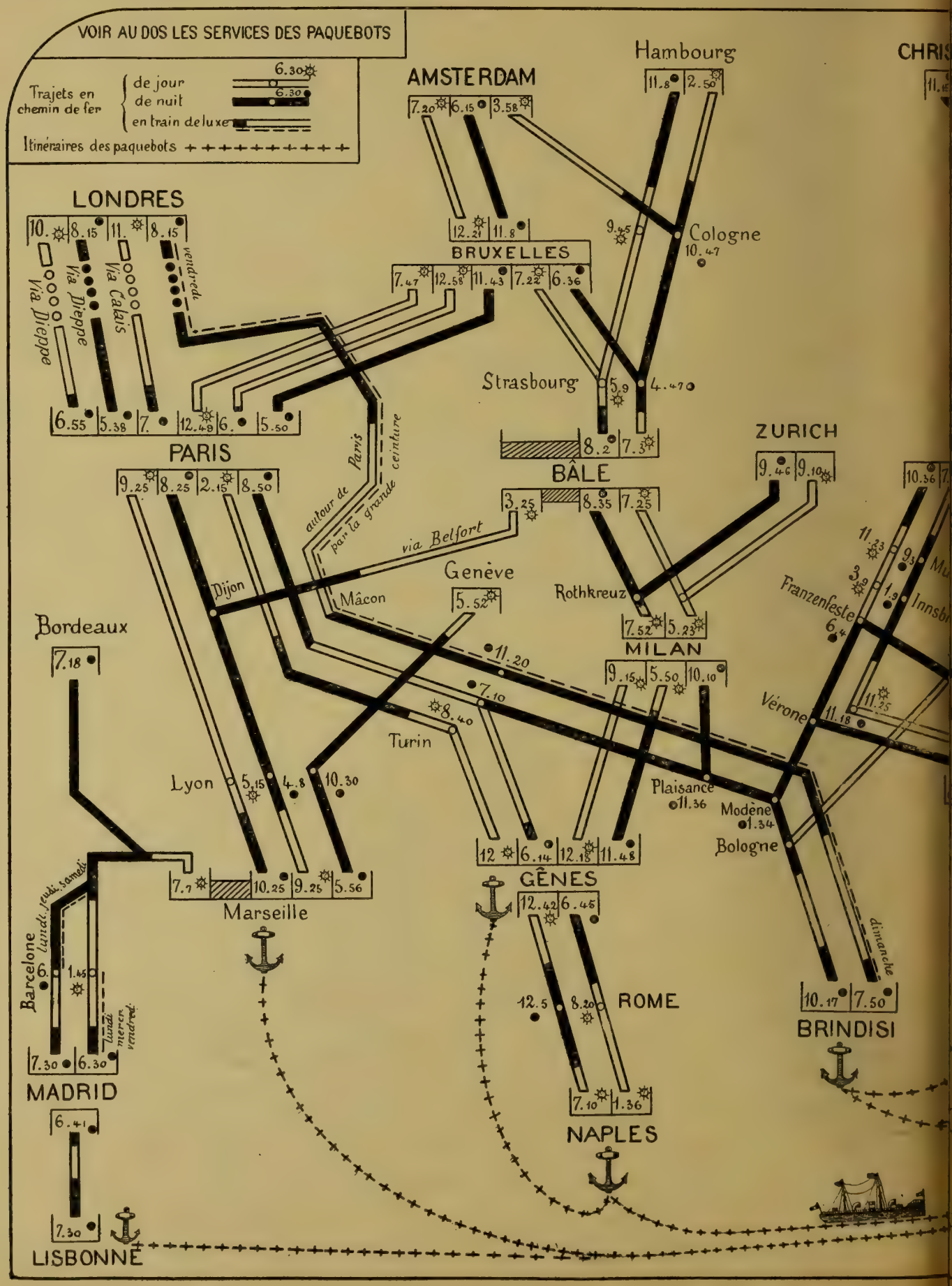
Tableau N° 23

EN PA
Le plus Simple et le p
D'un Seu

Chacun de nos Lecteurs peut choisir instantanément le Train qui le mène

EXEMPLE : Un habitant de PARIS cherche sa ville sur le Tableau : il voit immédiatement qu'il peut rendre en Palestine, notamment par Marseille ou par Brindisi.

S'il choisit la voie de Marseille, il constate qu'il peut partir soit par un train de nuit (8 h. 25 trait noir), soit par un train de jour (9 h. 25 ☼, trait blanc).



GUIDES JOANNE, grand format : Syrie et Palestine : 1 vol. et 1 atlas, 25 fr.

ESTINE

Rapide des Indicateurs.

Coup d'Œil

une quelconque des Grandes Villes de FRANCE ou d'EUROPE en PALESTINE

S'il préfère abréger la traversée en mer, il gagnera Brindisi par chemin de fer; dans ce cas, un seul train l'y conduit directement (train de nuit 8 h. 50 ●, trait noir) et il devra rester 2 nuits et 2 jours en wagon.

(Le signe ⌊ indique l'arrivée à une gare. Le même signe renversé ⌈ marque le point de départ.)

INDICATEUR CHAIX : Novembre 1895.

Prix et Durées de Trajet
DES GRANDES VILLES D'EUROPE EN PALESTINE

	HEURES DE DÉPART.		A JAFFA (Jérusalem) PRIX 1re cl.	DURÉE approximative	VOIE
DE LONDRES PAR	— 10 h.	○ Newhaven, Dieppe, Paris, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	509*	9 j. 3/4	Économique
	— 11 h.	○ Calais, Paris, M-Cenis, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	600*	10 j. 1/4	
	— 10 h.	○ Ostende, Bruxelles, Vienne (tr. de luxe), *Constantinople* (Orient-Express) et la mer (Messag. marit.)	718*	8 j. 3/4	*Rapide.*
DE PÉTERSBOURG PAR	— 9 h.	● Brest-Litovski et la mer (via *Odessa-Constantinople*), (Messag. marit.)	641*	14 j. 1/2	Économique
	— 7 h.	● Vienne, *Constantinople* (Orient-Express) et la mer (Messag. marit.)	738*	9 j. 1/2	*Rapide.*
DE BERLIN PAR	— 9 h. 40	● Vienne, *Trieste* et la mer (via Alexandrie)	538*	11 j. 1/2	Économique
	— 10 h. 36	● Vienne, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	543*	10 j.	
	— 9 h. 40	● Vienne, *Constantinople* (Orient-Express) et la mer (Messag. marit.)	554*	8 j. 1/2	*Rapide.*
DE VIENNE PAR	— 8 h. 20	● *Trieste* et la mer (via Alexandrie)	465*	10 j. 1/2	Économique
	— 9 h.	● Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	500*	9 j. 3/4	
	— 8 h. 36	● *Constantinople* (Orient-Express) et la mer (Messag. marit.)	481*	7 j. 1/2	*Rapide.*
DE ROME PAR	— 12 h. 5	● *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	307*	8 j. 3/4	Économique *Rapide.*
DE BRUXELLES PAR	— 12 h. 58	○ Paris, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	509*	9 j. 1/4	Économique
	— 6 h. 36	● Bâle, Milan, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	529*	10 j.	
	— 5 h. 40	○ Cologne, Francfort, Vienne, *Constantinople* (Orient-Express) et la mer (Messag. marit.)	648*	8 j. 1/2	*Rapide.*
D'AMSTERDAM PAR	— 7 h. 20	○ Paris, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	521*	10 j.	Économique
	— 3 h. 58	○ Cologne, Bâle, Milan, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	547*	10 j.	
	— 3 h. 58	○ Cologne, Francfort, Vienne (tr. de luxe), *Constantinople* (Orient-Express) et la mer (Messag. marit.)	644*	8 j. 1/2	*Rapide.*
DE BALE PAR	— 3 h. 25	○ Lyon, *Marseille* et la mer (via Alexandrie)	462*	9 j. 1/2	Économique
	— 7 h. 25	○ Milan, Bologne, *Brindisi* et la mer (via Alexandrie)	465*	9 j. 1/2	
	— 10 h. 30	● Carlsruhe, Vienne, *Constantinople* (Orient-Express) et la mer (Mess. mar.)	600*	8 j. 1/2	*Rapide.*
DE CONSTANTINOPLE	—	Par mer (Messag. marit.)	240*	5 j.	
D'ATHÈNES	—	Par mer (via Rhodes)	193*	4 j.	

Avis. — Le signe * placé à côté du prix d'un trajet à effectuer, partie en chemin de fer, partie en bateau, indique que la nourriture *à bord* est comprise.

SERVICES MARITIMES

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

TOUS LES 15 JOURS à dater du 2 déc. 1895 — ARRIVÉE	DÉPART		TOUS LES 15 JOURS à dater du 21 nov. 1895 — ARRIVÉE	DÉPART
merc. 4 ●		Marseille		jeudi 4 ○
jeudi 7 ○	vend. 4 ○	Alexandrie	mardi 4 ●	jeudi 4 ○
merc. 6 ○	merc. 8 ●	Port-Saïd	vend. 3 ●	vend. 8 ●
mardi 6 ○	mardi 8 ●	Jaffa	sam. 6 ●	sam. 6 ●
	lundi 8 ●	Beïrout	dim. 4 ●	

Au voyage d'aller, le paquebot de cette ligne correspond à Beïrout avec le paquebot allant à Smyrne et Constantinople.
Au retour, le paquebot ne doit quitter Beïrout qu'après l'arrivée du paquebot venant de Constantinople et Smyrne (à moins de retard de plus de 2 jours).

TOUS LES 15 JOURS à dater du 14 nov. 1895 — ARRIVÉE	DÉPART		TOUS LES 15 JOURS à dater du 21 nov. 1895 — ARRIVÉE	DÉPART
jeudi 3 ●		Marseille		jeudi 4 ○
dim. 11 ○	dim. 5 ○	Le Pirée	lundi 2 ●	lundi 2 ○
sam. 1 ○	sam. 8 ●	Smyrne	mardi 5 ●	mardi 12 ○
jeudi 9 ○	vend. 4 ○	Constantinople	merc. 9 ○	jeudi 4 ○
mardi 9 ●	merc. 12 ○	Smyrne	vend. 1 ○	vend. 8 ●
.....	.....	Rhodes ou Samos alternativement	.....	.....
vend. 6 ●	dim. 12 ○	Beïrout	dim. 12 ●	merc. 8 ○
mardi 4 ●	jeudi 4 ○	Alexandrie	jeudi 10 ○	vend. 4 ○
	jeudi 4 ○	Marseille	merc. 4 ●	

Prix (nourriture comprise) { Marseille (Alexandrie)-Jaffa : 370 fr. en 1re cl. ; 200 fr. en 2e cl. — Beïrout : 400 fr. en 1re cl. ; 280 fr. en 2e cl.
Constantinople-Beïrout : 205 fr. en 1re cl. ; 140 fr. en 2e cl. — Jaffa : 240 fr. en 1re cl. ; 165 fr. en 2e cl.

COMPAGNIE DU LLOYD AUTRICHIEN

ARRIVÉE	DÉPART		ARRIVÉE	DÉPART
merc. 2 ○		Trieste		mardi 1 ○
mardi 4 ●	mardi 7 ○	Brindisi	merc. 8 ●	merc. 11 ●
merc. 7 ○	sam. 11 ○	Alexandrie	sam. 4 ○	mardi 5 ○
mardi 6 ○	mardi 5 ○	Port-Saïd	merc. 8 ○	merc. 9 ●
lundi 5 ●	lundi 6 ●	Jaffa	jeudi 7 ○	jeudi 3 ○
sam. 5 ○	dim. 3 ○	Beïrout	vend. 5 ●	vend. 8 ●
vend. 7 ○	vend. 10 ○	Rhodes	dim. 4 ●	dim. 8 ○
jeudi 6 ○	jeudi 10 ○	Le Pirée	lundi 6 ○	lundi 12 ○
mardi 5 ○	merc. 12 ○	Smyrne	mardi 8	mardi 4 ○
jeudi 5 ●	lundi 5 ○	Constantinople	merc. 4 ○	sam. 4 ○
	mardi 5 ○	Odessa	lundi 4 ●	

Prix (passage et nourriture) { Constantinople-Beïrout : 275 fr. en 1re ; 187 fr. 50 en 2e.
Trieste-Jaffa : 392 fr. 50 en 1re ; 265 fr. en 2e.
Brindisi-Jaffa : 297 fr. 50 en 1re ; 202 fr. 50 en 2e.

COMPAGNIE DES PAQUEBOTS KHÉDIVIEH

ARRIVÉE	DÉPART		ARRIVÉE	DÉPART
jeudi 5 ○		Alexandrie		merc. 10 ○
merc. 7 ○	merc. 3 ○	Jaffa	jeudi 12 ○	jeudi 6 ●
	mardi 7 ●	Beïrout	vend. 6 ○	

Prix (passage et nourriture) { Alexandrie-Jaffa : 71 fr. 50 en 1re ; 52 fr. en 2e.
Alexandrie-Beïrout : 104 fr. en 1re ; 78 fr. en 2e.

COMPAGNIE RUSSE

TOUS LES 15 JOURS à dater du 12 nov. 1895 — ARRIVÉE	DÉPART		TOUS LES 15 JOURS à dater du 17 nov. 1895 — ARRIVÉE	DÉPART
jeudi 10 ○		Alexandrie		dim. 4 ○
merc. mat.	merc. 4 ○	Port-Saïd	lundi mat.	lundi 4 ○
mardi mat	mardi 4 ○	Jaffa	mardi mat.	mardi 4 ○
lundi	lundi 6 ●	Beïrout	merc. mat.	merc. 11 ●
lundi mat.	lundi mat.	Tripoli	jeudi mat.	jeudi soir
dim. mat.	dim. 12 ○	Mersine	vend. mat.	vend. soir
samedi	sam. soir	Larnaka	sam. mat.	samedi
sam. mat.	samedi	Limisso	samedi	sam. soir
merc. soir	merc. soir	Chio	lundi soir	lundi soir
lundi soir	merc. 3 ●	Smyrne	mardi mat.	merc. 10 ○
dim 12 ○	dim. 5 ○	Salonique	jeudi 3 ○	jeudi 9 ●
samedi	sam. soir	Mont Athos	vend. mat.	vend. soir
sam. mat.	samedi	Dardanelles	sam. mat.	sam. soir
jeudi mat.	vend. 4 ○	Constantinople	dim. mat.	lundi 2 ○
	mardi 4 ○	Odessa	merc. mat.	

Prix (passage et nourriture) :
Alexandrie-Jaffa : 68 fr. en 1re ; 50 fr. en 2e.
Alexandrie-Beïrout : 100 fr. en 1re ; 74 fr. en 2e.
Odessa-Jaffa : 360 fr. en 1re ; 270 fr. en 2e.
Constantinople-Jaffa : 292 fr. en 1re ; 218 fr. en 2e.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 079431067